Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 653

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 januari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 november 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over: **Spoor.**
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

kst-29984-653
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is door enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 12:03 uur.

De **voorzitter**: Ik zie dat het inmiddels middag is. Dat betekent dat ik iedereen dus goedemiddag kan wensen. Aan de orde is een algemeen overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het spoor. Ik heet van harte welkom de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet of andere vormen van sociale media volgen, en de woordvoerders van de verschillende partijen. Ik hanteer in de eerste termijn een spreektijd van zeven minuten en twee interrupties per fractie en twee interrupties per fractie in de eerste termijn van de Staatssecretaris. Vervolgens zien we wel waar we belanden in de tweede termijn.
Ik heb een opmerking met betrekking tot de leden Van Tongeren en Van Veldhoven. Ze moeten dit debat eerder verlaten in verband met andere werkzaamheden. Ik vermoed een ander debat in deze Tweede Kamer. We moeten hen dus op een zeker moment missen. Dat neemt niet weg dat we nu starten met de eerste termijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Laat ik met een anekdote beginnen. Toen ik Kamerlid werd, heb ik me voorgenomen dat nooit te doen, maar ik ga het nu toch doen. Mocht men zich afvragen waarom deze jongen er zo moe uitziet: gisteren om 22.55 uur nam ik de Intercity direct vanaf Amsterdam Centraal en om 03.25 uur was ik thuis. De trein viel uit. Zeker als je deze portefeuille hebt, is wat je dan meemaakt op zijn zachtst gezegd buitengewoon interessant. Voor mijn vele medereizigers was het echter een drama om in het weiland te moeten uitstappen en vervolgens per bus naar Rotterdam te worden vervoerd.
Om niet te huiselijk te blijven en het iets groter te maken, wil ik deze anekdote koppelen aan de benchmark die over de Nederlandse Spoorwegen (NS) gemaakt is. Daaruit blijkt dat de NS op een aantal punten goed presteert, maar op een drietal punten minder goed. In wat zich gisteravond op het spoor van de hogesnelheidslijn (hsl) voltrok, komen die drie minder goede punten samen. Uitgevallen treinen komen vaak voor: de trein van gisteren viel letterlijk uit. Reisinformatie ontbreekt: ook daarvan was gisteravond sprake. De reinheid van de trein laat te wensen over: ik wenste het gisteravond niemand toe dat men naar de wc moest, zeker de dames niet. De benchmark is natuurlijk gemaakt om er uiteindelijk iets mee te doen. Op welke wijze denkt de Staatssecretaris deze drie punten, waarop de NS matig of minder goed presteert, te verbeteren?
Ik wilde mijn betoog eigenlijk beginnen met het capaciteitstekort van de NS in 2016. De NS heeft immers aangegeven dat er in 2016 een tekort aan treinstellen ontstaat doordat een aantal treinstellen uit dienst worden genomen en nieuw materieel pas eind 2016 beschikbaar is. Hoe kunnen de problemen die daardoor ontstaan, worden opgevangen? Kan er doorgereden worden met de desbetreffende treinen? Hierover zijn al vragen gesteld en ik heb begrepen dat dit lastig is. Is het mogelijk om reservematerieel in te zetten? Of is het mogelijk treinen te huren? Dit zijn een drietal suggesties. Het gaat echter niet zozeer om de manier waarop de capaciteitsproblemen opgelost worden; het gaat er vooral om dat ze voor 2016 opgelost worden. Kan de Staatssecretaris daarvoor zorgen?

Ik ga over naar de hsl, waarover ik het al heel kort heb gehad, en de betonrotproblematiek. Ik heb gisteren even over de baan gelopen. Die zag er goed uit, maar als je eronder kijkt, ziet het er minder goed uit. Er is een grootschalig onderzoek van anderhalf tot twee jaar gestart naar de daadwerkelijke situatie van het beton. Als de levensduur maar 20 tot 40 jaar blijkt te zijn, terwijl 100 jaar de bedoeling was, is dat een ernstige zaak. Wat gaat de Staatssecretaris doen om die problemen in ieder geval bij de aannemers aanhangig te maken? De vraag is natuurlijk hoe dit mogelijk is. Wil ze vervolgens bekijken of het onderzoek echt anderhalf tot twee jaar in beslag moet nemen? Ik kan me voorstellen dat er een noodzaak is om het sneller af te ronden om de eventuele kosten te kunnen verhalen op de desbetreffende aannemers.
Ik heb nog een aantal losse punten. Allereerst de veiligheid in de trein. Het kabinet heeft vorig jaar een aantal maatregelen genomen naar aanleiding van verschillende geweldsincidenten tegen het NS-personeel. Er is een proef gestart met livebeeldschermen op de stations. Deze zomer zouden er op twaalf stations camera's worden geplaatst. Is dat gebeurd? Wat zijn de eerste ervaringen met die proeven?
Dan kom ik bij punten die raken aan een aantal steden in Nederland. Laat ik ze van boven naar beneden langslopen en beginnen met Dordrecht. Dordrecht is op dit moment een intercitystation. Dat gaat veranderen. Het punt is niet de status van intercitystation, maar vooral wat die verandering van status betekent voor de mensen die daar elke dag de trein pakken. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is om het vervoer in Dordrecht zo veel mogelijk op peil te houden? Is het mogelijk om de ic-status te laten bestaan, dan wel verbindingen te organiseren die vergelijkbaar zijn met de huidige? Dit in de wetenschap dat er met de keuze voor de hsl ook een keuze is gemaakt om niet elke trein in Dordrecht te laten stoppen. Dat is op zich logisch, maar goede verbindingen daar blijven belangrijk. Graag krijg ik een reactie.
Met betrekking tot de internationale verbindingen ga ik iets meer naar het zuiden: Eindhoven-Düsseldorf en Heerlen-Aken, of misschien Maastricht-Heerlen-Aken of Eindhoven-Heerlen-Keulen. Ik wil me er niet te veel op vastpinnen, maar het is tijd dat de internationale spoorverbindingen van de grond komen. Heerlen-Aken kan volgens ons vrij gemakkelijk gerealiseerd worden, omdat er sprake is van een probleem aan Nederlandse zijde. Dus wij zijn aan zet om het op te lossen. Is de Staatssecretaris bereid ernaar te kijken, in overleg te gaan en middelen te reserveren om te regelen dat die intercity gaat rijden? Ik heb begrepen dat voor Eindhoven richting Keulen geldt dat er aan Duitse zijde zaken moeten gebeuren. Is de Staatssecretaris bereid om hierover in overleg te treden met de Duitsers, zodat ze die zaken realiseren? Misschien zit de wereld iets ingewikkelder in elkaar, maar ik krijg graag duidelijkheid over de inzet.

De heer **Van Helvert** (CDA): Afgelopen week waren er, vooral in Limburg, prachtige koppen in de kranten en berichten op de televisie, want de coalitie had een gezamenlijk persbericht uitgedaan: ze ging keihard voor Heerlen-Aken. Ik heb dus gelijk geretweet dat dit fantastisch nieuws was, met complimenten aan de coalitie. Nu opent de Partij van de Arbeid met de zin: ik wil me overigens nergens op vastpinnen, maar ... Ik wil dus nog even vragen of de coalitie nu voor die verbinding gaat of niet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ja, daar gaan we voor. Misschien was ik niet duidelijk. Ik bedoelde dat er nog meer verbindingen zijn, in dit geval ook Eindhoven richting Düsseldorf. Naar mijn mening moet daar ook op ingezet worden. De twee problematieken verschillen echter nogal. Ik kan niet helemaal overzien welke kosten er gemaakt moeten worden voor Heerlen-Aken. Ik weet wel dat het gebied interessant is. Zo is er de stationsontwikkeling in Heerlen en de verbinding met Aken. Er is al eens een voorloopbedrijf geweest waarmee gereden is. Er zijn dus een aantal

redenen om te zeggen: ga die verbinding snel tot stand brengen. Maar goed, de Kamer brengt geen verbindingen tot stand. Dat weet de heer Van Helvert ook. We moeten dus bekijken wat vooral de vervoersbedrijven daar met steun van alle overheden kunnen regelen. Ik weet dat Limburg er ook achter staat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Zijn het slechts verschillen in woorden? Dat is wel handig om te weten. In de persberichten geeft de coalitie aan voor de aansluiting Heerlen-Aken te gaan, terwijl de heer Hoogland nu zegt: er zijn een aantal redenen om die verbinding aan te leggen. Betreft dit een woordelijk verschil of zit er nog licht tussen die twee berichtgevingen uit de coalitie?

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien was ik niet duidelijk genoeg: we gaan voor Heerlen-Aken. Daarnaast is er nog een andere verbinding en die is ook belangrijk.

De **voorzitter**: Hoe meer u dat herhaalt, des te meer vragen dat blijkbaar oproept. Ik zag in eerste instantie de vinger van de heer Houwers omhooggaan.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik dank de heer Hoogland voor de duidelijkheid die hij eerst in de pers en nu hier verschaft. Dat is natuurlijk helemaal prima. Het is goed dat er op die manier aan het regionale spoor wordt gedacht, maar wordt er ook gedacht aan de centjes die daarbij horen? Heeft de heer Hoogland een dekking in gedachten of mikt hij dat punt bij de Staatssecretaris over de schutting? Hoe regelen we het met elkaar? Ik heb ook nog wel een paar wensen en wellicht kunnen die uit hetzelfde budget gerealiseerd worden. Kortom, is er al dekking voor dit idee?

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de wensen van de heer Houwers in zijn eigen bijdrage aan de orde komen. De heer Hoogland kan antwoord geven op de vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer Houwers stelt een terechte vraag. Vandaar dat ik ook aangegeven heb dat we ervoor gaan. Als je ergens voor gaat, is het nog altijd de vraag of je het ook gaat redden. Maar goed, ik had de tien kilometer ook nooit zo goed gelopen als ik er niet voor gegaan was. Het is dus een inzet en daarbij rijst altijd de praktische vraag hoeveel het kost en of het in te passen is in de budgetten. We weten allemaal dat de budgetten onder druk staan. Tussen wens en uitvoering staan in dit geval geen wetten in de weg, maar misschien wel financiële bezwaren. Dat zou kunnen.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik wil een iets preciezer antwoord. Ik neem aan dat de heer Hoogland er, samen met de VVD, diep over nagedacht heeft en dat ze in ieder geval een budget in gedachten hebben waaruit die verbinding gerealiseerd kan worden. Is er een voorstel gekoppeld aan deze wens in de zin van: we willen het dekken uit dat en dat budget? Hoe mag ik het verstaan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een terechte vraag. Volgens mij is er budget voor internationale verbindingen. Dat is natuurlijk beperkt, wat altijd het probleem oplevert dat men zal moeten kiezen. Wij hebben gezegd dat we die verbinding interessant vinden. Daar gaan we dus voor. Als het niet uit dat budget kan, zal uiteindelijk hier de vraag weer liggen hoe het opgelost moet worden. Dat zullen we dan met elkaar moeten doen. Het lijkt me dat dit nu nog niet aan de orde is. Laten we eerst in

beeld brengen hoeveel er nodig is en bekijken of dat uit het budget kan. Als dat niet kan, hebben we een andere casus.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik borduur even voort op datzelfde spoor. Je had ook eerst in kaart kunnen brengen hoeveel het kost, voordat je in de pers zegt: dit gaan we doen. Ik las in de stukken dat er voor de komende dertien jaar nog tussen de 0 en 300 miljoen beschikbaar is en dat we nog met gaten in de onderhoudskosten zitten. Mijn fractie is een zeer groot voorstander van verbeterd internationaal treinvervoer, maar ik vraag me ook af waarvan die Hoogland het gaat betalen en of hij weet hoeveel het kost. Misschien maken we de mensen daar blij met een dode mus. Houdt hij bij de kosten rekening met het feit dat, als we weer een extra spoor aanleggen, dat ook structureel onderhouden moet worden, terwijl die budgetten ook niet bepaald ruim zijn? Ik krijg graag een reactie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Soms krijg je het verwijt dat je een gebrek aan ideeën hebt of je krijgt het verwijt dat je iets niet wilt. Op een relatief klein puntje, gezien de verdere inbreng omtrent de problemen rondom de NS, heb ik nu eens een keer een idee, waarvan ik vind dat we het moeten doen. Het is een goed idee. Volgens mij is het ook een breed gedeelde wens in de Kamer en hebben we allemaal wel eens uitgesproken dat de verbinding Heerlen-Aken interessant is. Nu is de vraag weer hoe we het gaan betalen. Die vraag heb ik ook en volgens mij was ik daar helder over. Als het niet kan uit het budget voor internationale spoorverbindingen, zullen we verder moeten kijken of het lukt. Willen we het? Ja, we willen het. Ik zou bijna zeggen: wil mevrouw Van Veldhoven het ook?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De D66-fractie heeft in ieder geval nooit een gebrek aan ideeën. We realiseren ons echter wel dat er soms gebrek aan geld is voor de dingen die we willen. Het is in veel fracties heel gebruikelijk om, als je een idee lanceert, ervoor te zorgen dat je het geld hebt waarmee je het kunt betalen. Ik ben er dus gewoon benieuwd naar. Net als de heer Hoogland hoop ik dat er geld voor is, want het betreft een heel belangrijke verbinding. Die regio ligt immers niet aan de rand van het land, maar midden in een heel belangrijke economische regio. We vinden het heel belangrijk dat we het economische potentieel met die verbinding kunnen versterken, maar het is wel belangrijk dat we weten om hoeveel geld het gaat. Vindt de heer Hoogland dat bij het budget meteen ook extra geld voor het onderhoud moet worden verzekerd, als we besluiten tot die uitbreiding?

De heer **Hoogland** (PvdA): Alle spoor dat neergelegd wordt, moet ook onderhouden worden. Het lijkt me dus logisch dat dit gebeurt. Wellicht hoeft het niet in de eerste twintig jaar nadat het spoor er neergelegd is, maar op dat gebied durf ik bijna niets meer te zeggen. Uiteindelijk wordt er bij een areaaluitbreiding natuurlijk altijd geld opgenomen voor het onderhoud. Het lijkt me logisch dat als er spoor aangelegd wordt, het ook onderhouden moeten worden.
Voorzitter. Geografisch gezien was ik aangekomen in Eindhoven. Deze keer gaan we daar echter niet de grens over, maar we blijven bij de spoorproblematiek waarover deze week een petitie is aangeboden door de bewoners van de Hofstraat. In formele zin wordt er voldaan aan de wettelijke geluidsnorm in Nederland. Daarmee zouden we de zaak kunnen afdoen. Als het binnen de norm valt, valt het immers binnen de norm. De werkelijkheid is iets anders. Ik geloof wel dat ik bekend sta als iemand die zich vrij strikt aan normen houdt, maar als er piekbelastingen zijn van 100 tot 110 decibel, zoals in dit geval, vind ik dat zeker een aanleiding om er hier dan vragen over te stellen. Er is een petitie aangeboden waarin gevraagd wordt om bestaande mogelijkheden te gebruiken om dat geluid te reduceren door maatregelen aan de baan of door gevelisolatie. Wil de

Staatssecretaris welwillend kijken naar oplossingen voor dit probleem? We komen veel mensen tegen die langs het spoor wonen en, terecht of onterecht, klagen. In dit geval betreft het wel een heftige situatie: 160 treinen die daar vanaf 2017 nachtelijk langsrijden en twee banen vanuit Venlo en Maastricht die op die plek samenkomen. Wil de Staatssecretaris er welwillend naar kijken? Is ze bereid te zoeken naar oplossingen? Als methodische oplossingen nog vijf jaar op zich laten wachten, waarmee feitelijk geen recht gedaan wordt aan de extra overlast die nu ontstaat vanwege de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland op de Betuweroute, kan ze dan kijken of er toch iets mogelijk is? Ik formuleer het breed om geen verwachtingen te wekken die we vervolgens niet kunnen waarmaken. Ik vind een en ander echter voldoende aanleiding om het hier te noemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het is nog maar een paar weken tot de grote klimaatconferentie. Treinvervoer is een van de dingen die enorm kunnen bijdragen aan de vermindering van uitstoot en hopelijk kan het zorgen voor schoon en betaalbaar vervoer voor iedereen. Ik begin met een klein compliment aan de NS, omdat ze bezig is met groene stroom. Dat is al een tijdje bekend, maar daarmee geeft de NS echt een mooi voorbeeld. Ik hoop dat we de dieseltreinen die hier en daar nog rijden, gaan uitfaseren. Daarop krijg ik graag een reactie van de Staatssecretaris.
Mijn buurman zei het net ook al. Het openbaar vervoer wordt er de komende tijd niet aantrekkelijker op. Zo had ik zelf gisteravond ook een bijzonder onaangename ervaring, die terug te lezen is in mijn twittertijdlijn. Ik heb nog nooit zo opgehokt in een trein gestaan, in het donker en een uur lang. Zelfs een verstokte treinreiziger als ik gaat dan denken: als dit echt heel lang gaat duren, weet ik niet of ik zo nu en dan niet naar een andere vorm van vervoer ga zoeken. Dat geldt niet alleen voor mij, maar voor heel veel reizigers. Ook hierop krijg ik graag een reactie van de Staatssecretaris. Deze problematiek duurt geen weekje of zo en het betreft geen winterweer waarover je moppert, maar dat weer overgaat. Denkt de Staatssecretaris dat door die problematiek het openbaar vervoer minder populair wordt en dat mensen meer de auto pakken waardoor de files vervolgens toenemen? Hebben we hier cijfers over? Wordt er onderzoek naar gedaan? Hoe zit het?
Door de e-mails die bij mijn fractie binnenkomen, bestaat het vermoeden dat er bij storingen wel heel enthousiast geschrapt wordt in de dienstregeling en dat er, zelfs als de storing al lang en breed opgelost is, nog treinen uitvallen. Hoe zit dat? Is er geen efficiëntere planning mogelijk, zodat een verstoring minder effecten heeft?
Het opheffen van de rechtstreekse intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda is al genoemd. Mijn fractie is ook in dat punt geïnteresseerd. Is er echt helemaal niets aan te doen? Het kan namelijk niet alleen flinke economische gevolgen voor de regio hebben, maar ook voor de studenten. Bovendien kan het een verschuiving naar de weg betekenen, wat we met zijn allen eigenlijk niet willen.
Abonnementshouders die verkeerd in- of uitchecken, blijken regelmatig toch een bekeuring te krijgen. Dat is merkwaardig, want ze rijden eigenlijk niet zwart. Ze hebben betaald, omdat ze een abonnement of ov-jaarkaart hebben.
Op station Gilze-Rijen blijken vrijwilligers de bemensing van het station over te nemen, omdat professioneel stationsbeheer komt te vervallen. Wordt dit wat de Staatssecretaris betreft een landelijke trend? Gaan we dit bijvoorbeeld ook bij het wegbeheer doen? Gaan vrijwilligers stukken rijksweg onder hun hoede nemen? Welke gevolgen heeft dit voor de reiziger, met name voor de treinreiziger met een beperking? Met andere woorden: staat de treinreiziger centraal of gaat het vooral om de

financiën? Het is kennelijk roeien met de riemen die we hebben totdat er ergens in 2016 een oplossing is.
Ik ben ervan overtuigd dat in de treincabines, op de stations en bij de planners met man en macht of met vrouw en macht gewerkt wordt aan oplossingen. Ik heb grote waardering voor het NS- en ProRailpersoneel dat er onder de huidige omstandigheden het beste van probeert te maken. Er werd gisteravond in mijn trein heel vriendelijk omgeroepen en uitgelegd wat aan de hand was. Ik neem aan dat dit bij de heer Hoogland ook het geval was. Het probleem ligt dan ook elders. Hoe zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief blijft? Over ProRail en de Fyra komen we nog te spreken, maar daar zien we soortgelijke trends.
Ik kom bij de stand van zaken met betrekking tot de omleiding van het vrachtvervoer over de Brabantroute. De Kamer vroeg al eerder aandacht voor het verminderen van de overlast voor de omwonenden. De vorige Staatssecretaris heeft ons beloofd contact op te nemen met het lokale bestuur. Wat is daaruit gekomen? Welke maatregelen zijn er genomen om de overlast te beperken? Toen was er ook sprake van een totaal nieuwe, nog onbekende, manier om trillingen te voorkomen. Ik begreep het zelf niet, want ik ben geen techneut. Het voorkomen van trillingen gaat daarbij niet door middel van geluidschermen, maar door middel van een soort sloot naast het spoor die gevuld wordt met een of ander materiaal, wat enorm zou helpen om trillingen tegen te gaan. Daar zou naar gekeken worden. Hoe staat het daarmee?
Ik kom bij de herijking Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Overijssel stelt dat de spoortafel een te rooskleurige voorstelling van zaken schetst, maar we lezen dat de provincies juist heel bezorgd over de uitkomst van de herijking zijn. Als we het goed begrijpen, delft het regionale spoor het onderspit. Er ligt een gezamenlijke motie van de provinciale staten van Gelderland waarin het kabinet wordt opgeroepen meer financiële middelen beschikbaar te stellen voor regionale spoorlijnen in Oost-Nederland. Welke mogelijkheden bestaan er om de regionaal en provinciaal gewenste verdere kwaliteitsverbetering aan te jagen? Hoe gaan Rijk en provincie daarop samenwerken? Wij steunen in ieder geval de oproep van de provincies Gelderland en Overijssel om in de tussentijd geen onomkeerbare stappen te zetten en alternatieve oplossingen te onderzoeken.
Ik ben benieuwd hoe het staat met de uitvoering van twee aangenomen moties. De ene betreft mobiliteitsarrangementen. De NS biedt die aan, maar ook andere aanbieders hebben de mogelijkheid dat te doen. Hoe staat het met het level playing field voor alle aanbieders? Kunnen ze inderdaad gebruikmaken van het NS-deel? Het probleem was dat het contract met een aantal aanbieders werd opgezegd, waardoor men eigenlijk alleen nog de keuze heeft tussen het NS-aanbod en het NS-aanbod.
De tweede aangenomen motie betreft de vraag welke diensten de NS bij aanbesteding moet verlenen aan concurrerende vervoerders over het spoor. Het kabinet zou bekijken in hoeverre geldende wet- en regelgeving moet worden verduidelijkt om dat punt helderder te maken. Ik zie geknik, dus ik hoef de rest van de motie niet voor te lezen. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Gaat het een beetje lukken?
Wat betreft de uitval van de meldingen op perrons ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, ik onderbreek u, niet omdat ik u de mond wil snoeren, maar omdat uw spreektijd bijna voorbij is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Heel snel dan. Hoe staat het met de gele borden op de stations voor het geval dat de elektronische meldingen uitvallen? Hoe staat het met de stopcontacten, zodat je ten

minste nog op je telefoon kunt kijken als de elektronische meldingen uitvallen, terwijl je alleen daarop nog kunt vertrouwen?
Ik heb nog vragen over de proef met de afvalscheiding en over de fiets in de trein, terwijl de mensen er al nauwelijks in passen. Hoe gaat het in het najaar met de fietsen in de trein? Mensen maken een eigen vervoersarrangement, fiets-trein-fiets, en dan kan de fiets niet meer in de trein. Hoe gaan we dat aanpakken of wordt het meenemen van de fiets in de trein gewoon ontmoedigd vanwege de enorme krapte met de hoeveelheid materieel tot eind 2016?
Dank u wel voor uw coulance, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk. Zo ruim zat u niet boven uw spreektijd: slechts dertien seconden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We hebben een enorm pakket stukken ontvangen, met dank aan de Staatssecretaris. Ik kijk ernaar uit om deze stukken met haar te bespreken.
In de allereerste plaats wil ik graag aandacht besteden aan de betonrot in de hsl. Er is 7 miljard belastinggeld gaan zitten in de aanleg van de hsl. Die infrastructuur zou 100 jaar moeten zorgen voor snelle treinen. Er blijkt echter nu al zo veel mos en betonrot in te zitten, dat er in ieder geval voor het stuk bij Rotterdam gesproken wordt over een leeftijd van slechts 20 tot 40 jaar. De problemen die op andere plaatsen zijn geconstateerd, zijn zo mogelijk nog erger. Naar de mening van D66 kan het niet zo zijn dat alleen de belastingbetaler hiervoor de rekening gaat betalen. Ik heb er een aantal vragen over. De garantietermijn voor een stuk werk dat er honderd jaar moet liggen, was maar vijf jaar. Het aflopen van die garantietermijn is gestuit. Dat is natuurlijk heel erg mooi, want dan hebben we nog een titel om de aannemers aansprakelijk te stellen. Hoe lang kunnen we die termijn stuiten? Hoe lang geeft dat ons een verlenging van de garantietermijn? Hoe snel moeten we dus als Kamer en kabinet handelen om ervoor te zorgen dat de rekening niet alleen bij de belastingbetaler komt te liggen?
Dan kom ik bij een meer principieel punt. Valt de betonrot eigenlijk wel onder een garantietermijn? Als de bakker een brood bakt en het zakt in elkaar, is dat toch niet het probleem van de klant? Als de aannemer een verkeerde mix van cement maakt, waardoor dat cement eerder rot, is dat dan een probleem van de klant of niet? Volgens mij gaat het om veel meer dan een garantiebepaling. We stellen ons dan ook vragen over de manier waarop er toezicht is gehouden op de bouw. Hoe waren de specificaties? Is daar expliciet goedkeuring voor gevraagd en gegeven? Was er voldoende expertise bij degenen die de bouw begeleid hebben om ervoor te zorgen dat dit soort problemen kon worden voorkomen? Een aantal partijen die betrokken zijn geweest bij de aanleg van de hsl, werden ook genoemd in het onderzoek naar de bouwfraude. Dat schept allemaal geen schone verwachtingen. Ik ben benieuwd naar een reactie van de Staatssecretaris.
Ik kom bij de prestaties van de NS. Collega's hebben net een aantal zeer vervelende ervaringen geschetst. Laat mij dan zeggen dat ik afgelopen zondag heerlijk met de NS naar de Zevenheuvelenloop ben geweest en dat ik erg blij was dat het allemaal zo goed verliep. Ik constateer dat sommige collega's helemaal niet naar vergaderingen komen, omdat ze denken dat er in de ochtend zo veel files zijn dat ze het niet gaan redden. Die komen dus maar niet. Maar misschien zien we ook een omgekeerde beweging. Als ik de stukken lees, gaat er al met al over de gehele linie gelukkig ook veel goed op het spoor. We klagen vaak over de NS, maar er gaan ook dingen goed. Ik vind het wel netjes dat ook een keer te benoemen. Ook in de internationale benchmark doet Nederland het niet slecht.
Er blijven natuurlijk een aantal knelpunten en het is goed daaraan aandacht te besteden. De punctualiteit is er daar inderdaad een van.

Opvallend genoeg staat de punctualiteit in de stukken zowel bij de dingen die Nederland goed doet, als bij de aandachtspunten. Ik vroeg me af hoe dat kan. Misschien heeft het te maken met een vraag die D66 al eerder heeft gesteld? Wordt bij de punctualiteit het gemiddelde genomen of worden de gegevens uitgesplitst naar trajecten en tijden? Als je met het gemiddelde over de nacht en over alle regionale of minder drukbereden lijnen goed zit met je punctualiteit, is dat heel wat anders dan als je in de spits op de drukst bereden trajecten goed zit. Hebben we daar voldoende beeld van? Wat zijn de knelpunten? Hoe worden die aangepakt? Wat is de trend?
Mevrouw De Boer heeft een keer in een motie gevraagd om te bekijken of het opstarten na verstoringen verbeterd kan worden door het inzetten van personeel op vaste trajecten. Mijn fractie heeft die motie ook ondersteund. Ik las dat deze inzet op vaste trajecten, als onderdeel van de aanpak winterweer, succesvol is. Waarom moet dan een complete analyse worden gemaakt of dit ook buiten de winterweeraanpak tot positieve resultaten kan leiden? Ik wil graag wat minder «als» en «of» en «misschien» zien. Als er dan een analyse wordt gemaakt, wil ik graag een analyse van de manier en de termijn waarop de positieve resultaten uit de aanpak winterweer ook kunnen worden ingezet om de opstart na verstoringen in het reguliere treinverkeer te verbeteren.
Ik las dat er een vertraging is van de ingroei van de Eurostar. Het fantastische compensatiepakket na het uitvallen van de Fyra wordt dus toch weer iets minder mooi. Ik neem aan dat hiervoor compensatie wordt gevraagd aan Eurostar of dat het daarvoor op een of andere manier geld geeft. Ik heb er niets over gelezen in de brief.
Ik kom bij de aanschaf van nieuwe intercity's. Welke lessen trekt de Staatssecretaris uit de Fyra-enquête? Wat wordt daarvan meegenomen in deze nieuwe grote aanbesteding? Ik las dat er zorgen waren over projectmanagement, documentaties en standaardisatie van processen, en dat daarop actie was ondernomen. Zijn de zorgen op die punten nu weggenomen?
Het probleem van geluidsoverlast langs een volledig traject is groot. Er wordt gezegd dat we met een lagere standaard genoegen nemen, omdat het lastig is om de allerhoogste eisen te stellen, en dat de NS daarvoor 10 miljoen betaalt. Wat hebben de omwonenden daaraan? Waar leidt die lagere standaard tot knelpunten in geluidsniveau? Hoe worden die knelpunten aangepakt? Wordt dat extra geld daarvoor ingezet? In het overzichtje van Lansingerland-Kaag en Braassem-Haarlemmermeer zie ik dat met de maatregelen die worden genomen – dat betreft een taakstellend pakket van 70 miljoen – de ernst en de mate van overlap worden teruggebracht. Ik vroeg me af of de overblijvende woningen verdeeld over het traject staan? Betreft het hier en daar één woning of zien we nog steeds een concentratie op bepaalde plekken? Ik las ook dat er een compensatie voor huishoudens is. Wat moet ik me daarbij voorstellen? Misschien kan er een link gemaakt worden tussen de 10 miljoen die dan jaarlijks wordt betaald en de vraag of er nog extra maatregelen kunnen worden genomen.
Ik heb heel kort nog een paar laatste puntjes. Met betrekking tot sociale veiligheid hadden we samen met de heer Madlener voorgesteld om een sms-alert in te stellen. In juni werd gesteld dat daarnaar gekeken zou worden. Op 2 november is er overleg geweest. Hoe staat het ermee? Aanpak winterweer: zijn we klaar voor de komende winter?
Ik heb een aantal vragen over de LTSA. Het is goed dat er in de pilots wordt gekeken om het comfort en dergelijke en de snelheid bij instappen te verbeteren. Wanneer is de informatievoorziening aan reizigers, niet alleen in de trein maar voor het gehele ov, beter? Aangezien van-deur-tot-deur maar voor 50% de treinreis betreft, is het belangrijk dat we ook in de randen van die treinreis voor verbeteringen zorgen. De betaalbaarheid van het regionale ov is daarin een cruciale component. Daarvan wordt een

analyse gemaakt, maar wanneer krijgen we de resultaten daarvan? Vanwege de tijd sluit ik mij voor de vragen over de intercity Dordrecht en de capaciteit van de treinen voor het komende jaar aan bij de vragen van de heer Hoogland daarover.

De **voorzitter**: Dat is bijzonder: ook precies 7.13 minuut. We gaan kijken of dat bij mevrouw De Boer ook het geval zal zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ga mijn best doen.

De **voorzitter**: Het moet niet te griezelig worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Mijn eerste onderwerp betreft de ophoging van de boetebedragen en de aanpak van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Het is goed om te zien dat de eerste resultaten hiervan zich al aftekenen en dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu faciliterend is in dezen. We zijn niet alleen blij met de extra camera's en meer samenwerking met de politie, maar ook met het stationverbod dat sinds 1 mei een feit is. Dat is goed om te lezen. Er is invulling gegeven aan de motie-De Boer/Hoogland waardoor de boetes voor zwartrijden worden verhoogd naar € 70. Dat is een goede ontwikkeling om zwartrijden aan te pakken. Het gaat niet alleen om het aanpakken van het zwartrijden zelf, maar ook om het hufterige gedrag en het geweld dat af en toe wordt veroorzaakt door onder andere zwartrijders. De inzet van de VVD is en blijft gericht op een keiharde aanpak daarvan. Ik las dat de regionale vervoerders ook bezwaren tegen hufterig gedrag en geweld hebben geuit. We verwachten eerlijk gezegd dat ze gaan meewerken. Dat geef ik even als boodschap en signaal naar de Staatssecretaris.
Ik kom bij de aanpak van verstoringen in 2015 en de uitvoering van de «rondje om de kerk»-motie. D66 had het er ook al even over. We zijn blij dat ernaar gekeken wordt, maar we vinden de aanpak en de uitvoering van de motie toch een beetje halfslachtig. Ik citeer uit de brief: «Als uit de verbeteraanpak blijkt dat een dergelijke inzet van personeel bij verstoringen soelaas biedt voor een versnelling van de opstart zal worden bezien of een breder onderzoek wenselijk is». Eerlijk gezegd zou ik dat stapje willen overslaan en tegen de Staatssecretaris willen zeggen: begin met een onderzoek. Bij de aanpak winterweer wordt inderdaad gewerkt met het rondje om de kerk en dat werkt goed. We moeten niet wachten tot er een verstoring is en dan pas het rondje rond de kerk invoeren, want dan heeft het geen zin meer. Ik zou willen zeggen: voer deze motie uit, want hij ligt er en dan hoef ik tenminste niet nog een motie in te dienen. Begin met dat bredere onderzoek, zodat er na een verstoring, los van winterweer, in ieder geval snel opgestart kan worden doordat het personeel weet op welk traject het in de trein moet zitten.
Over de hsl zijn net al wat woorden gesproken. Ik deel de zorg. Het is te gek voor woorden dat er spiksplinternieuwe spoorlijnen liggen waarbij sprake is van betonrot. Dat is niet alleen bij de hsl zo, maar ook bij de Betuweroute. Hoe kan dit? Je zou toch zeggen dat beton geen papier-maché is. Er wordt wel gekeken naar de garantiebepalingen, maar het lijkt er heel erg op dat er sprake is van wanprestatie. Daarom zullen we inzage moeten hebben in de contracten. Ik wil de Staatssecretaris echter een signaal meegeven. Kunnen we de aannemers hiervoor ook aansprakelijk stellen? Er lijkt toch iets ernstig mis te zijn met de kwaliteit van het gebruikte beton. Ik noem even de Noordzeebrug in Zeeland die onlangs werd gesloopt. De sloop heeft vertraging opgelopen doordat het beton van een dermate goede kwaliteit was, dat het haast niet te slopen was. Het lijkt me heel sterk dat we op de hsl en Betuweroute een verkeerde kwaliteit beton hebben gebruikt. De Eurostar naar Londen loopt inderdaad ook vertraging op. Daarover heb ik dezelfde vragen. Wie is hiervoor aansprakelijk of verantwoordelijk?

Een belangrijk onderwerp is het spoorgoederenvervoer. Bij de begrotingsbehandeling is het al even aan de orde geweest. De spoorgoederenvervoerders hebben moeilijke jaren, mede gezien de huidige werkzaamheden aan de Betuweroute en de stremmingen die dat oplevert voor het goederenvervoer. Gezien ons streven naar een modal shift in het goederenvervoer en het feit dat we straks een succes willen maken van de Betuweroute, moeten we bekijken hoe we de komende jaren het goederenvervoer, waar dat mogelijk is, kunnen helpen. Hierover schrijft de Staatssecretaris in een brief uit 2014 het volgende: «Ik zal een vorm van tijdelijke compensatie overwegen, als partijen aan het maatregelenpakket meewerken en de totale extra kosten gezamenlijk willen dragen». Dat is het geval. Ik vraag dus hoe het met deze uitspraak staat. Hoe kunnen we die uitleggen? Kunnen we inderdaad de verhoging die de goederenvervoerders de komende jaren tegemoetzien, geleidelijk invoeren, zodat ze voor een aantal jaren weten waar ze aan toe zijn? Minister Schultz heeft bij de begrotingsbehandeling die hier gepasseerd is, aangegeven hiernaar serieus te zullen kijken.
Een ander punt met betrekking tot het spoorgoederenvervoer is het draagvlak van de omwonenden. We moeten bekijken op welke manier we de overlast van goederenvervoer op het spoor zo veel mogelijk binnen de perken kunnen houden. Deze week hebben omwonenden in Eindhoven – volgens mij zitten ze op de tribune – een petitie aangeboden tegen deze overlast. Mijn collega Remco Dijkstra was daarbij aanwezig. De overlast schijnt gigantische piekmomenten te kennen. Collega Hoogland had het er al even over. Volgens mij kennen we ook allemaal het RONA (Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking) uit Oost-Nederland dat zich al jaren sterk maakt voor het zo veel mogelijk voorkomen van overlast. Ik kijk naar links op de tribune, want daar zitten ze. Op de Brabantroute wordt een pakket maatregelen uitgevoerd. Valt Eindhoven in het pakket maatregelen voor de Brabantroute?
Ook in Oost-Nederland was budget gereserveerd om maatregelen te nemen tegen de overlast. Er zou prioriteit worden gegeven aan de spoorlocaties die extra overlast zouden ondervinden van de tijdelijke herroutering van goederenvervoer. Hoe staat het met de uitvoering van het maatregelenpakket op die route? Kunnen misschien de NaNOV-gelden hiervoor van betekenis zijn?
Er zijn al vragen gesteld over Dordrecht IC. Waarom kan er niet alsnog één intercity per uur langs de stad Dordrecht rijden? Is de Staatssecretaris bereid om dit punt mee te nemen in de beleidsprioriteitenbrief die ieder jaar, conform de afspraken, in de concessie naar de NS uitgaat en waarin de Staatssecretaris kan aangeven wat haar prioriteiten en haar verwachtingen van de prestaties van de NS in het komende jaar zijn? Volgens mij was het uitgangspunt: de klant op één, twee en drie. Nu blijkt dat voor één intercity per uur langs Dordrecht de rekening gewoon bij de lagere overheid wordt neergelegd: alsjeblieft, de kosten zijn 2,3 miljoen euro. Dan zet je volgens mij de reiziger niet op één, twee en drie.
Ik kom even terug op de vorige beleidsprioriteitenbrief. Ik hoorde een aantal collega's er ook al over. In die brief werd aangegeven dat het aantal verstoringen moet afnemen. Daarnaast werden «een betere deur-tot-deurreis» en «minder overvolle treinen» genoemd in de beleidsprioriteitenbrief van een jaar geleden. Als ik de persoonlijke ervaringen van mijn collega's hoor – ik heb zelf ook zo mijn goede en minder goede ervaringen – vraag ik me af wat er van de verwachtingen uit die brief terecht is gekomen? Ik geef een voorbeeld. Op het traject Arnhem-Utrecht worden af en toe excuses aangeboden voor het feit dat er te weinig treinen beschikbaar zijn. Volgens mij was dat een jaar eerder niet zo. Waar zijn die treinen gebleven? Zijn ze misschien ingezet op de hsl? Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe een en ander zit.
Ik kom bij het spoor Utrecht-Leiden. Dat zit nu nog in de ontwerpfase. Het doel was een verbeterde verbinding per 2020 en het toevoegen van in

ieder geval station Hazerswoude. De NS moet dan wel aangeven dat ze in Hazerswoude gaan stoppen, anders heeft het niet zo veel zin om daar een station aan te leggen.
Met betrekking tot de internationale spoorverbindingen is de lijn Heerlen-Aken belangrijk voor de verbinding van Brainport Eindhoven met de universiteitsstad Aken. De regio financiert het grootste deel van deze verdubbeling. Als er nog investeringsruimte op dat spoor is en er is nog 8 miljoen beschikbaar in het potje internationale spoorverbindingen, heeft dit project voorrang, althans wat de VVD betreft.
Hoe staat het met de verbinding vanuit het westen naar Düsseldorf? De internationale spoorverbindingen tussen de zuidelijke Randstand en Duitsland zijn momenteel ronduit zwak ontwikkeld. We moeten dus kijken hoe we hierop kunnen inzetten. Ik ben blij te lezen dat daarvoor een stuurgroep in het leven wordt geroepen.
Dit brengt me op een andere internationale verbinding: Bremen-Groningen. Ook hierbij moeten we ervoor zorgen dat de lobby in de richting van Duitsland op peil is. Ook hierbij wordt onderzoek gedaan naar elektrificatie. Is het een idee om hierop ook een soort stuurgroep te zetten om te voorkomen dat wij al met elektrificatie bezig zijn en Duitsland niets doet? Dat hebben we in ieder geval uit de lessen met de Fyra geleerd.
Ik heb nog een laatste vraag over de aankoop van de nieuwe treinen, de Intercity Next Generation (ICNG). Er worden een aantal zorgpunten genoemd. Hoe kunnen we de leverancier uitdagen om verbeteringen aan te brengen ten opzichte van de minimale eisen die we aan deze trein stellen? In de brief staat dat dit niet mogelijk is. Dat vind ik vreemd. Een ander zorgpunt is natuurlijk de prijsopdrijvende effecten van ERTMS (European Rail Traffic Management System). We kunnen hierover toch afspraken maken in de aanbesteding, zodat er geen prijsopdrijvende effecten zijn, en de verantwoordelijkheid hiervoor bij de aanbiedende partijen neerleggen?
Hierbij wil ik het laten: 7 minuten en 13 seconden.

De **voorzitter**: Het was 7 minuten en 37 seconden, ondanks het hoge tempo dat u hanteerde; kunt u nagaan. En dan was u nog niet eens klaar.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Het meeste op het Nederlandse spoor gaat hartstikke goed. Ik wil dan ook beginnen met dit positieve bericht en met een compliment aan de NS en zeker aan de medewerkers die er dagelijks werken. Ik begin met een compliment en volgens mij ben ik nog nooit zo begonnen.
Onlangs was ik te gast bij een bijeenkomst van de vakbond FNV Spoor. Voordat ik ernaar toeging, dacht ik: ik zal maar een helm en veiligheidsglas opzetten, want ik geef af en toe een kritisch geluid over de NS. Het viel echter heel erg mee, want het was een heel constructieve bijeenkomst. We hebben wel gezegd dat er meer begrip tussen politiek en vakbonden moet zijn, want op het moment dat er hier kritiek op de NS geuit wordt, mag de conducteur dat de dag daarna aan de reiziger uitleggen. Ik heb een vergelijking gebruikt om het uit te leggen, want dat is ook onze rol. Ik dacht: ik neem een Randstedelijk voorbeeld, namelijk Ajax. Als je boos bent op het bestuur van Ajax, wil dat nog niet zeggen dat je het elftal niet wilt steunen. Dat geldt ook een beetje voor de Nederlandse Spoorwegen. Als je kritiek hebt op de leiding van de NS, wil dat nog niet zeggen dat je ontevreden bent over de conducteurs en de machinisten. Vandaar dat we vanuit onze verantwoordelijkheid af en toe tegen en via de Staatssecretaris kritiekpunten op de NS zullen uiten. Dan doen we, omdat we uiteindelijk trots willen zijn op de NS. Zoals we bij de luchtvaart spreken over een blauw hart, zouden we bij de spoorwegen over een blauw-geel hart moeten spreken. Dit wilde ik even gezegd hebben.

Met betrekking tot een aantal zaken sluit ik me aan bij de vorige sprekers, omdat ik vind dat ze het goed gezegd hebben. Ik begin met de Hofstraat in Eindhoven. Ons Kamerlid Ronnes uit Brabant heeft die petitie gisteren mede in ontvangst genomen en heeft mij de rest van de dag gestalkt met het feit dat daarvoor zeker aandacht moet zijn. Dat wil ik bij dezen ook zeker doen. Ik vond dat de heer Hoogland het heel mooi verwoordde en ik sluit me daarbij dan ook aan.
Hetzelfde geldt voor de vraag van mevrouw De Boer over het RONA. De omwonenden zijn daar al jaren en jaren – ik geloof al tientallen jaren – aan het wachten op geluidsvermindering. Doordat het budget steeds door een andere beheerder wordt beheerd, staan ze telkens onder aan de prioriteitenlijst. Zo krijgen ze nooit geluidsvermindering.
Hoe gaat het met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), en dan vooral op de Brabantroute? De Staatssecretaris heeft in het verleden aangegeven dat ze eind 2015 zou komen met een oplossing voor Vierpaardjes in Venlo. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat. Hetzelfde geldt voor de situatie in Deurne, waar ook een drietal overgangen gesitueerd zijn. Twee daarvan zitten in het programma, maar één overgang niet, terwijl het grootste probleem juist die overgang betreft. Kan de staatsecretaris die situatie eens constructief bekijken? Waarom hebben we aandacht hiervoor? Dat hebben we, omdat we willen dat er meer treinen gaan rijden. Laten we dat ook maar eerlijk zeggen. Het goederenvervoer is heel belangrijk. We kunnen al die goederen echt niet over de weg laten vervoeren, maar die discussie moeten we voeren met Minister Schultz. Het goederenvervoer per spoor ligt wel bij deze Staatssecretaris en ik vraag haar toch of ze wat aan de gebruikersvergoedingen kan doen. Vanaf 13 december 2015 gaan de nieuwe tarieven in. Die tarieven zijn nu nog niet eens vastgesteld, terwijl alle handel voor het komende jaar al in contracten vastligt. Met elke verhoging die wij in Nederland vanaf 13 december doorvoeren, knijpen we eigenlijk gewoon de bedrijven uit die van het spoor gebruikmaken. Ze kunnen op geen enkele manier nog iets aanpassen in hun prijs. Dat is eigenlijk niet eerlijk. Kan de Staatssecretaris kijken naar een overgangstermijn? Ik sluit me in die zin aan bij wat de VVD erover gezegd heeft.
Met betrekking tot grensoverschrijdend openbaar vervoer sluit ik me aan bij de woorden van mevrouw Betty de Boer.
Het winterweer komt er weer aan. Zodra de winter in aantocht is, en zelfs al bij de dreiging van winterweer, krijgen we de situatie dat de NS weer treinen uit de dienstregeling haalt. De informatie voor de reiziger luidt dan vaak dat de treinen niet rijden, terwijl de treinen in de regio waar niet de NS maar bijvoorbeeld Connexxion, Veolia, Arriva of Syntus het treinverkeer verzorgt, vaak wel rijden. Of misschien moet ik zeggen: meestal wel. De informatievoorziening door de NS over het rijden van de treinen is dus niet altijd juist. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) maakte daar in de Quickscan ACM personenvervoer per spoor 2013 al een punt van. Kan de Staatssecretaris bekijken of we de berichtgeving over het al dan niet rijden van treinen op een andere manier moeten regelen? De NS verzorgt nu die berichtgeving, maar zou dat niet als enige moeten doen en zeker niet op plekken waar de NS helemaal geen treinen laat rijden. Wanneer komt de evaluatie? Wat gebeurt er met de reisinformatie nadat die aan de NS is overgedragen? Hoe werkt het precies?
Er zijn al veel dingen gezegd over de betonrot op de hsl. De hsl begint min of meer één groene verbindingszone te worden, omdat er overal mos op groeit. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Als de leverancier er verantwoordelijk voor is – die heeft het uiteindelijk gemaakt – moeten we die ook aansprakelijk kunnen stellen. Daarmee moeten we niet te lang wachten. Ik zou bijna zeggen: je kunt het altijd weer intrekken. Dat geldt ook voor de mensen die de certificering voor het beton hebben gegeven, want dat is getest voordat het gebruikt werd. Hoe kan het beton een stickertje «het is goed» krijgen, terwijl het uiteindelijk niet goed blijkt te

zijn? Wie geeft dat stickertje uiteindelijk? Hoe en wanneer krijgt de Kamer goed inzicht in de oorzaak, de omvang, de kosten en de oplossing van de problemen? Wat zijn de kosten voor het herstel, als we de resultaten extrapoleren naar het gehele hsl-traject en de Betuweroute, waarover ook al gesproken is? Laat ik de volgende vragen ook maar stellen. Is er gecertificeerd materiaal gebruikt? Hoe is dat precies gegaan? Hoe heeft het probleem kunnen ontstaan en hoe kunnen we voorkomen dat het niet weer gebeurt?
Het nieuwe materieel voor de hsl naar Londen loopt vertraging op. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Hoe gaan we dat oplossen? Kan de Staatssecretaris dit toelichten?
Ik ga versnellen, want ik heb nog maar één minuut. Ik heb nog een vraag over hls-PHS (Programma Hoogfrequent Spoor). Vanaf 1 januari 2018 moeten er zes intercity's per uur gaan rijden. Ligt de bouw van die intercity's nog op schema of moeten we daarbij vertraging verwachten? Wat kunnen we doen aan de intercity naar Dordrecht? Het zou een heel slechte zaak zijn als die intercity komt te vervallen. Andere onrendabele routes van de NS worden wel in de lucht gehouden. Waarom kiest de NS ervoor om juist deze intercity niet in de lucht te houden?
Tot slot. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is in de provincie Overijssel met betrekking tot het overleg tussen Syntus aan de ene kant en de NS aan de andere kant? Kunnen we er zeker van zijn dat Syntus de duidelijkheid heeft dat het de treinen moet bestellen, zodat die op tijd kunnen gaan rijden? Tot zover in eerste instantie.

De **voorzitter**: Uw tijd: 7 minuten en 28 seconden. Gefeliciteerd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Een Limburger praat langzamer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Maar denkt sneller.

De **voorzitter**: Ik kon het niet verstaan, maar iedereen lacht. Het was dus vast grappig.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Om te beginnen heet ik via de voorzitter Staatssecretaris Dijksma van harte welkom op het mooie dossier spoor. Ik kijk uit naar een ongetwijfeld vruchtbare samenwerking. De heer Van Helvert zei het al, maar ik denk dat het goed is het nogmaals te zeggen: heel veel dingen gaan goed bij het spoor. Maar helaas, zoals altijd, gaat niet alles goed. Ook hierbij is de vergelijking met voetbal snel gemaakt, want bij het Nederlands elftal is het ook zo. Als het goed gaat, vindt iedereen dat fantastisch en zeggen we «wij». Als het niet zo goed gaat, spreken we over «zij» en worden we allemaal wat kritischer. Het is niet anders en die kritiek moeten we proberen positief te vertalen. Dat wil ik ook doen op het gebied van het spoor. Ik heb een viertal onderwerpen. Het eerste onderwerp is het regionale spoor. Daarvoor vraag ik natuurlijk aandacht, want via de media heb ik vernomen dat een meerderheid van de Kamer voorstander is van een intercityverbinding over de grens, van Heerlen naar Aken. Daarvan ben ik ook voorstander. Ik hoop dan ook dat we daartoe snel kunnen besluiten en ik hoop ook dat we het geld ervoor kunnen vinden.
Daarmee zijn we natuurlijk nog niet klaar met het regionale spoor, want daarin is nog meer te investeren. Ik wil graag dat er een betere verdeling komt in de spoorbudgetten, zodat er in het regionale spoor meer mogelijk is. Een voorbeeld hiervan is de verbinding Arnhem-Winterswijk. Ik vind het jammer dat er onvoldoende belangstelling was voor het geplande rondetafelgesprek, zodat men het niet kon laten doorgaan. Dat hoeft echter op zich de investering niet in de weg te staan. Wellicht dat we ook zonder dat rondetafelgesprek tot verbeteringen kunnen komen. Het is van belang dat we de spoorverbindingen goed voor elkaar hebben, ook in de

regio. Ook daar liggen immers economische belangen en zijn investeringen gewenst.
Daarnaast vraag ik de Staatssecretaris naar de quickscan naar de reistijden tussen de Randstad en diverse grote steden in het noorden, oosten en zuiden van ons land. Uit die quickscan blijkt dat de gemiddelde reistijd is afgenomen en dat er enkele positieve, maar ook negatieve, uitschieters zijn. Kan de Staatssecretaris ons duidelijkheid verschaffen bij welke trajecten welke reistijd en welke reistijdontwikkeling speelt, zodat we op die manier een beter beeld krijgen dan op basis van de toch wat globale opmerking dat de indruk bestaat dat het allemaal wat beter wordt en dat de reisminuten afgenomen zijn. Ik geloof dat dit er ongeveer stond.
Ik ben benieuwd naar de problematiek van de aanbesteding van de spoorlijn Zwolle-Enschede. In september ontvingen we een brief van voormalig Staatssecretaris Mansveld waarin ze meldde dat er met diverse partijen werd gesproken. Ik ben benieuwd of er wat naders te melden valt door de huidige Staatssecretaris.
Mijn tweede onderwerp is de hsl. Ook de andere woordvoerders hebben hierover al het een en ander gezegd. Ondanks het Fyrarapport zijn er namelijk enkele opvallende ontwikkelingen. Zo zijn er problemen met de kwaliteit van het beton. Ik heb begrepen dat er te veel vliegas in zit. Dat vind ik merkwaardig. Ik neem toch aan dat iemand dat gecontroleerd heeft en dat iemand er toezicht op heeft gehouden. Iemand zal daarvoor toch ooit het groene licht hebben gegeven in de zin van: oké, dit kan. Dan is het toch merkwaardig dat we nu vaststellen dat het beton dus niet van goede kwaliteit is? Hoe schat de Staatssecretaris de kansen in dat we de schade op iets of iemand kunnen verhalen? Het is merkwaardig dat wij met de brokken blijven zitten. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris al een idee heeft van de omvang van de financiële schade. Naar mijn idee kan die best aardig oplopen.
Er zijn ontwikkelingen bij de HSL-Zuid die mij in negatieve zin opvallen. De NS heeft de concessie gegund gekregen en is bezig met de aanschaf van nieuwe treinen, de zogenaamde «Intercity Next Generation». Deze treinen lijken echter op dit moment niet te voldoen aan de Europese geluidsnormen. Klopt het dat de NS met een bedrag van 10 miljoen afkoopt dat men niet aan de geluidseisen voldoet? Vormt dat geen precedent? Is dit geen gekke ontwikkeling, vooral als we deze week zien en horen dat er aan de Hofstraat in Eindhoven wel wordt voldaan aan de normen, maar dat de mensen toch heel veel geluidsoverlast ondervinden? Als we daar iets aan willen doen, is het dan niet een beetje tegendraads dat we zeggen dat de normen elders wel kunnen worden overschreden? Is dat niet een beetje raar, ook gezien de vele investeringen die we op dat gebied hebben gedaan? Ik ben erg benieuwd naar de toelichting van de Staatssecretaris op deze volgens mij wat merkwaardige move.
Ik kom bij mijn derde onderwerp: het winterweer. De winter staat weer voor de deur. De NS en ProRail zeggen dat er diverse maatregelen zijn en worden genomen om bij winterse omstandigheden te kunnen blijven rijden. Persoonlijk ben ik er voorstander van om ook bij winterse omstandigheden de normale dienstregeling te handhaven. Dat moet toch mogelijk zijn. Wat is winterweer in Nederland als je het vergelijkt met heel veel andere landen waar ook treinen rijden en waar het weer echt anders is? Ik vind dat je de normale dienstregeling zo veel mogelijk moet blijven voeren. Als dat met een rondje om de kerk moet, is dat prima. We moeten gewoon bekijken wat we moeten doen, maar we moeten meer doen dan ervoor te zorgen dat de NS in control blijft. Dat lees ik hier namelijk en dat vind ik te weinig. «In control» is mij te neutraal en te gemakkelijk. Naar mijn mening moeten we echt voldoen aan de wensen van de reiziger, de klant. Volgens mij kan dat ook; ik vind een beetje meer ambitie dus wel op zijn plaats.
Dan kom ik bij nog wat andere kleine zaken op het gebied van het ov. Ook ik ben voorstander van het verhogen van de boete. Dat kan een afschrik-

wekkende werking hebben en dat lijkt me op zich prima. Ik begrijp alleen niet zo goed hoe de Staatssecretaris het zich voorstelt om wel voorzichtig om te gaan met mensen die per ongeluk vergeten zijn te betalen, want dat is natuurlijk heel snel aan de orde. Ik ben benieuwd wie dan bepaalt of men het per ongeluk vergeten is of dat men het bewust per ongeluk vergeten is. Dat lijkt me een beetje ingewikkeld en ik krijg er dan ook graag wat meer duidelijkheid over. Het gebruik van pasjes en poorten en het afsluiten van de stations voor mensen die er niets te zoeken hebben, is in dat opzicht een goede ontwikkeling. Het is ook een goede ontwikkeling met betrekking tot de sociale veiligheid. Ik hoop dat de Staatssecretaris op dat gebied doorgaat met het beleid dat tot dusver is ontwikkeld. De sociale veiligheid is een belangrijke factor die de kans vergroot dat mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Uiteindelijk doen we het allemaal voor de reiziger. We moeten er dus voor zorgen dat die reiziger zich op een plezierige manier vervoerd voelt en dat moet gewoon kunnen lukken.
Als het goed is, ben ik binnen de zeven minuten gebleven.

De **voorzitter**: Chapeau: 6.35 minuten voor het lid Houwers, maar we gaan er niet voor applaudisseren. Ik ga dit debat wel kort schorsen, welgeteld een kwartier. De Staatssecretaris had mij om tien minuten verzocht, maar ik doe er vijf minuten bij. Ik heb namelijk de indruk dat sommige Kamerleden een kleine versnapering nodig hebben. Ik ken mijn commissieleden goed. Het zijn geen veelvraten, maar ik zie wanneer hun energiegraad wat lager wordt.

De vergadering wordt van 12.55 tot 13.16 geschorst.

De **voorzitter**: Ik wil dit algemeen overleg Spoor in eerste termijn voortzetten en geef het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Enkele woordvoerders zijn nog niet aanwezig, maar die komen ongetwijfeld zo meteen binnenwandelen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Hartelijk dank dat ik voor het eerst over dit prachtige onderwerp met de Kamer mag spreken. Het spoor is een onderwerp dat de gemoederen ontzettend vaak bezighoudt. Ik vind het dan ook terecht dat een aantal leden in sommige opzichten een vergelijking met het voetbal hebben getrokken. Zoals we 16 miljoen bondscoaches hebben voor het Nederlandse elftal, zijn er ook heel veel mensen die, vanuit wat ik zie als betrokkenheid, een mening hebben over het spoor, over de manier waarop het loopt en wat er allemaal beter kan. Voor een deel zijn dat voor ons gratis adviezen. Tegelijkertijd zijn veel van die adviezen in de realiteit natuurlijk niet echt gratis. Daar komt de politiek dan om de hoek kijken en zullen we afwegingen moeten maken.
Er staan vandaag heel veel onderwerpen op de agenda, van de betonrot bij de hsl via de internationale verbindingen tot en met de verbruikersvergoeding voor de vervoerders. Ik noem maar een paar belangrijke onderwerpen. Het betreft ook heel lastige onderwerpen. Natuurlijk ben ik intussen al bezig geweest en heb met mijn mensen al heel veel gesprekken gevoerd. Ik heb ook al gesproken met de verschillende spelers op het spoor om een goed beeld te krijgen van wat er eigenlijk aan de hand is. Het feit dat ik hier nu zit, heeft natuurlijk ook iets met het verleden te maken. Ik ben goed op de hoogte gebracht van de stand van zaken, maar ik heb nog niet op elk punt een volledig beeld. Het is belangrijk om met de Kamer aan het werk te gaan om te bekijken of we een volledig en gemeenschappelijk beeld kunnen krijgen van de zaken waaraan we met voorrang moeten werken.
Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik alvast kon reageren op de uitkomst van het enquêterapport van de Fyra.

O, er valt iemand om. Blijf wel overeind zitten, zeg ik tegen de zaal. Ik hoop wel dat het niet door mijn woorden komt.

De **voorzitter**: Mijnheer zit weer.

Staatssecretaris **Dijksma**: Gelukkig.
We hebben gezegd dat we onder andere naar aanleiding van het enquêterapport van de Fyracommissie lessen moeten leren. Ik hoop dat de leden het mij vergeven dat ik dat niet vandaag ga doen. Het is noodzakelijk om wat fundamenteler te kijken naar wat er aan de hand is, ook in de verhouding tussen de verschillende organisaties. Daarover zullen we ongetwijfeld in de komende maanden uitvoerig te spreken komen.
Ja, ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens. Het is heel belangrijk dat het openbaar vervoer voor heel veel mensen een aanbod heeft dat niet alleen qua capaciteit op orde is, maar ook qua klantvriendelijkheid. Gebrek aan capaciteit is een van de punten waar we in Nederland voortdurend tegen aanlopen. Het tweede punt is dus de klantvriendelijkheid die mevrouw Van Tongeren beschrijft. Het derde belangrijke punt is de sociale veiligheid. Klantvriendelijkheid is belangrijk, niet zozeer omdat de mensen het openbaar vervoer dan soms als alternatief zien, maar omdat ze er in heel veel gevallen van afhankelijk zijn. Dat is een van de zaken waarmee we te maken hebben. Sociale veiligheid is belangrijk omdat onze mannen en vrouwen die op en rond het spoor werken, onze steun verdienen. Ik kom er later nog op terug, maar van onze mensen moet je afblijven.
Het is heel prettig dat verschillende leden opgemerkt hebben dat als we hier debatten over het spoor voeren, bijvoorbeeld over de situatie bij NS of ProRail, dat niet per se kritiek is op de mensen die elke dag opnieuw hun stinkende best doen om het ons allemaal zo goed mogelijk naar de zin te maken. Dat moeten we met elkaar blijven benadrukken. Het is goed om te merken dat de commissieleden gelukkig ook zeggen dat er heel veel wel goed gaat. Dat je met elkaar naar de problemen kijkt, is evident. Dat de problemen vaak meer aandacht krijgen, begrijpt iedereen, maar er gaat ook heel veel goed. Ik ben er dan ook trots op dat ik vanavond een prachtig station, station Arnhem, mag openen. Dat station kan een architectonisch icoon worden in navolging van bijvoorbeeld Rotterdam en Delft. Ik hoop dat we in de toekomst meer aandacht kunnen hebben voor dat soort zaken, namelijk de mooie dingen die we met elkaar tot stand brengen.
Ik ben nu bezig met mijn algemene inleiding. Zo meteen ga ik antwoorden aan de hand van blokken die ik nog zal duiden.
Een van de problemen is inderdaad het gebrek aan capaciteit. Misschien moet ik even vooruitlopen op een vraag van de heer Hoogland. Hij vroeg mij naar het tekort aan materieel en hij noemde de Mat '64, waarover hij een complete set vragen heeft gesteld. Ja, als we niets doen, wordt het capaciteitstekort volgend jaar echt ellendig. Dat is inderdaad zo, en dat is een grote zorg. Ik heb die vragen bewust nog niet beantwoord en ik zal ook uitleggen waarom niet. Natuurlijk hebben we allereerst verkend of er wetten dan wel praktische bezwaren in de weg staan om het materieel langer, althans heel veel langer, in dienst te houden. Het eerste is niet het geval, het laatste wel. Het is technisch niet mogelijk. Het blijkt om veiligheidsredenen niet mogelijk te zijn. Het materieel is 50 jaar oud, het is verouderd en het probleem is dat er niet zomaar reserveonderdelen verkrijgbaar zijn. Tegelijkertijd willen we natuurlijk voorkomen dat reizigers de dupe worden. Ik heb NS dus in mijn kennismakingsgesprek gevraagd of ze niet een soort «alles uit de kast trekken»-scenario voor me kon maken door creatief na te denken over mogelijkheden op dan wel langs het spoor, bij wijze van spreken dan, om de capaciteitsproblematiek aan te pakken. De NS heeft mij toegezegd om dat te doen. Daarmee is het probleem nog niet opgelost. Ik geef alvast een waarschuwing dat we het

ook niet zomaar voor elkaar hebben. Ik denk wel dat we gezamenlijk met deze houding naar de zaken moeten kijken. De Kamer heeft dan in ieder geval het gevoel dat we er alles aan doen om iets wat evident een groot probleem wordt – dat erken ik – zo veel mogelijk en daar waar dat kan, aan te pakken, ook al is het dan aan het eind van de dag nog niet allemaal gelukt. Dat is de wijze waarop ik aan de slag wil.
Hiermee beëindig ik mijn algemene inleiding. Ik beantwoord eerst alle vragen over de hsl rondom het beton, het aanbod en Dordrecht in één blok. Daarna ga ik in op het thema gebruiksvergoeding goederenvervoer en een aantal onderwerpen op het terrein van geluid. Het volgende blok betreft de verstoringen. Daarna komt het blok over sociale veiligheid en internationale verbindingen. Tot slot kom ik dan bij het beruchte blok overig.

De **voorzitter**: Het bekende blok overig, om iedereen een klein beetje gerust te stellen. De heer Houwers heeft een vraag naar aanleiding van de algemene inleiding van de Staatssecretaris.

De heer **Houwers** (Houwers): Mijn vraag gaat met name over het capaciteitstekort. Natuurlijk mogen we niet tornen aan de veiligheid. Dat begrijp ik volledig. De overwegingen zoals de Staatssecretaris die neerzet, kan ik volgen. Ik vind het ook goed dat ze vervolgens bekijkt en overlegt of er alternatieven zijn. Wat ik niet zo goed begrijp, is dat materieel dat 50 jaar oud is, na 50 jaar en 1 dag ineens niet meer geschikt is. Dat wil er bij mij niet in. Als ik het vergelijk met een auto of een fiets of maakt niet uit wat, is ook hierbij sprake van een technische levensduur. Het is echter net als bij lampen: soms doen ze het wat langer en soms wat korter. Kunnen we er niet via een andere weg nog eens naar te kijken zonder dat we de veiligheid in gevaar brengen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dit type vragen stel ik natuurlijk ook. Dat zal de heer Houwers herkennen. Het zijn ook logische vragen. Voor een deel zit het probleem in de wijze waarop het materieel uitgefaseerd wordt. Volgens mij zoekt men daarbij aan de ene kant naar de maximale rek en ruimte, maar er zit kennelijk aan de andere kant ook een risico aan. Op het moment dat ergens op een druk bereden route een trein uitvalt waarvoor je geen reserveonderdeel hebt, heb je een probleem. Dat zijn de overwegingen waarmee men aan de slag gaat. Omdat ik me nog niet wilde neerleggen bij het antwoord «sorry, we hebben geen alternatief», heb ik gevraagd nog eens alles uit de kast te trekken om te bezien langs welke routes er een alternatief mogelijk is. Evenals de heer Houwers ben ik geen techneut. We zullen dus moeten vertrouwen op hetgeen de mensen die verstand hebben van het materieel, ervan zeggen. Dat neemt niet weg dat we er gezamenlijk op kunnen aandringen dat in ieder geval ook NS ons tegemoetkomt op het terrein van de oplossingen. Ik vind het plezierig om te merken dat NS het ook als een heel serieus onderwerp wil oppakken. Ik wacht dus gewoon open af welke onderdelen of elementen kunnen meespelen bij de oplossing. Misschien dat er nog wat ruimte zit. Ik hoop het, maar dat zullen we moeten afwachten. Ik heb in ieder geval gezegd dat als mijn regelgeving in de weg zit, we daarover met elkaar moeten kunnen praten. Ik begrijp dat het vinden van een oplossing op praktische bezwaren kan stuiten, maar als het simpel alleen op wet- en regelgeving stuit, zou ik dat heel erg jammer vinden.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris is ermee begaan. Zij stelt de goede vragen, de vragen die wij ook hebben. Toch is het probleem eigenlijk nu al aanwezig. Wil de Staatssecretaris het samen met de Minister in een breder verband bekijken? In principe staat het niet los van wat er op dit moment op de autosnelwegen aan de gang is. Het heeft allemaal met elkaar te maken. Als mensen niet meer kunnen zitten in de

trein en constant moeten blijven staan, pakken ze de auto, maar in de auto staan ze ook stil en dan pakken ze weer liever de trein. Het is één groot probleem. Ik vraag me af of de Minister datzelfde in een vergelijkbaar verband zou willen bezien. Hoe ziet de Staatssecretaris het op dit moment? We hebben nu al een capaciteitsprobleem in de spits. Als je vanuit de regio naar de Randstad wilt, sta je elke ochtend in de trein. Elke ochtend! Er is nu dus al een capaciteitsprobleem, terwijl het extra probleem nog moet komen. Hoe bekijkt de Staatssecretaris dat in zijn geheel? Naast alles uit de kast trekken, kunnen we ook gewoon een nieuwe kast erbij aanschaffen, want we zitten nu echt al met een capaciteitsprobleem.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voor een deel gaan we het hier natuurlijk ook maandag over hebben tijdens het overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dan praten we immers im Großen und Ganzen wat we in dit land over hebben voor investeringen in infrastructuur en welke keuzes we daarin maken. De heer Van Helvert schetst meteen al een interessant dilemma. Ik weet niet of zijn fractie bij de Algemene Beschouwingen een alternatieve begroting had met extra geld voor het MIRT. Dat zou kunnen, want het zijn keuzes. Ik zou het moeten navragen, maar misschien weet hij het antwoord. Tegelijkertijd moet ik het doen met het bedrag dat ervoor is gereserveerd. Ik stel dan vast dat er tot 2028 11 miljard wordt geïnvesteerd in het spoor. Dat is een fors bedrag. Daarin maken wij keuzes, waarbij we robuustheid van het hoofdrailnet als een heel belangrijk gegeven neerzetten. Dat zullen we maandag ook bespreken. Een en ander heeft natuurlijk effect op wat je vervolgens nog in de regio zelf kan doen. Ik wil de heer Van Helvert niet uitdagen of uitlokken, maar als hij een snelle verbinding van de Randstad naar de regio en andersom wil, is het misschien verstandig om te doen wat er in de herijking wordt voorgesteld. Daarmee maken we immers het hoofdrailnet zo stevig mogelijk. We gaan het zo meteen nog hebben over de internationale verbindingen, maar dit punt pik ik er even uit. Dan kan ik de Kamer alvast melden wat ik daarvoor tot nu toe gedaan heb. Ik denk echt dat het verstandig is om deze discussie maandag verder te voeren. Het is terecht opgemerkt dat we keuzes kunnen maken, maar ik heb geen budget waarvan ik zomaar die tweede kast kan aanschaffen. Dat is gewoon de realiteit. Dat budget is er en ligt ook vast.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, hebt u nog een vervolgvraag?

De heer **Van Helvert** (CDA): Nog een heel vervolgdebat, denk ik, maar ik vind het terecht als de Staatssecretaris zegt dat we dat op maandag voeren. Nu kan ik met nog maar één vraagje komen en maandag heb ik er de hele dag voor.

De **voorzitter**: Dan beschouw ik uw opmerking niet als een interruptie. Dat vindt u ongetwijfeld goed. De Staatssecretaris gaat door met het blok over de hsl.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik heb begrepen dat de Kamer dit voorjaar is geïnformeerd over de start van een onderzoek naar de betonkwaliteit op het onderbouwproject op de HSL-Zuid. Dat onderzoek is gestart. Dat is ook genoemd. De heer Van Helvert zei het volgens mij het treffendst naar aanleiding van de bovenmatige mosgroei op de tunnel Rotterdam-Noordrand. Het onderzoek naar de betonkwaliteit in die tunnel is inmiddels afgerond. De onderzoekers hebben geconcludeerd dat ze verwachten dat de levensduur van 100 jaar niet gehaald zal worden. Dat hebben diverse leden ook gememoreerd. De oorzaak van de betonrot is een te lage vorstbestendigheid van het beton en bovenmatige mosgroei. Het is nog onbekend – dat wordt verder onderzocht – of er maatregelen

moeten worden genomen. Wel zijn alle contracten waarbij de garantietermijn dreigde te verlopen, inmiddels gestuit om te voorkomen dat de garantie zou verjaren.
Er loopt ook een onderzoek naar de betonkwaliteit van twee objecten op de Betuweroute. De resultaten daarvan komen aan het eind van dit jaar. Met betrekking tot het hoofdrailnet stellen ProRail en Rijkswaterstaat dat er vooralsnog geen indicaties zijn dat hierbij sprake is van een soortgelijke aantasting als bij de genoemde tunnel. Wanneer er uit de inspecties die nu gedaan worden en de uitgevoerde extra inspecties onder het motto «check dubbelcheck» verdachte objecten naar voren komen, zullen we natuurlijk meteen bekijken wat we verder nog aan onderzoek en maatregelen moeten doen. Op dit moment heeft ProRail gezegd dat op korte termijn de veiligheid niet in het geding is. Ik denk dat dit belangrijk is. Mevrouw Van Veldhoven stelde de vraag of een en ander alleen onder de garantie valt of dat je ook zou kunnen zeggen dat er sprake is van wanprestatie. Aannemers blijven altijd aansprakelijk voor bouwtechnische gebreken als het object geheel of gedeeltelijk vergaat. Je bent dus niet alleen afhankelijk van de garantietermijn. Desalniettemin hebben we de zaak gestuit en dat is niet aan een termijn gebonden. Natuurlijk moeten we op een gegeven moment zelf gaan handelen. Als je stuit, verwacht de tegenpartij dat je op een gegeven moment iets onderneemt. Er zal dus wel iets gedaan moeten worden. We zullen aan de hand van de onderzoeksresultaten beoordelen of er bijvoorbeeld een geslaagd beroep kan worden gedaan op de garantie. We gaan in overleg met de aannemer die de tunnel heeft aangelegd. Natuurlijk oefenen wij van onze kant druk uit, om de zaak tot een goed einde te brengen. Er werd gezegd: het kan toch niet zo zijn dat dit voor rekening komt van de belastingbetaler. Dat is in ieder geval nooit mijn inzet, maar ik weet niet wat de uitkomst zal zijn. Die hangt echt af van onze eventuele juridische mogelijkheden. Ik vind het niet verstandig om daarover nu uitgebreid met de Kamer te speculeren. Dat zeg ik om mijn eigen zaak niet in gevaar te brengen. De Kamer moet weten dat we er bovenop zitten en dat we ermee aan de slag gaan. We bekijken alle mogelijkheden en die moeten we inzetten. Naarmate ik daarover meer vertel, breng ik misschien mijn eigen casus schade toe. Dat zou ik niet verstandig vinden. Ik hoop echter dat de leden een beetje proeven hoe ik erin sta, want dat lijkt me in dit geval wel relevant.
Dan kom ik bij de ingroei van het hsl-aanbod.

De **voorzitter**: Voordat u daar naartoe gaat, heeft mevrouw De Boer een vraag voor u.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We zitten toch bij de betonrot bij de hsl? Dan heb ik een vraag. Er is gesproken over het feit dat er twee jaar onderzoek nodig zou zijn. Kan dat onderzoek versneld worden? Een simpel ja volstaat, want eerlijk gezegd vind ik twee jaar erg lang. Ik krijg graag een antwoord, maar zonder de casus in gevaar te brengen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik vertelde net dat we er gefaseerd meer over te weten komen. Het is niet zo dat we nu eerst twee jaar stilte hebben en dan pas de resultaten van het eindonderzoek te horen krijgen. In de tussentijd zullen we gegevens krijgen waarmee we aan de slag gaan. We zullen de Kamer daarover dus in fasen kunnen berichten. Zo zou ik het willen doen.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom bij de ingroei van het hsl-aanbod. Ik begin met de Intercity direct. De heer Hoogland en anderen hebben daarover gesproken. NS heeft de frequentie van de intercity tussen Amsterdam en Rotterdam per 9 november jongstleden verhoogd van

twee keer per uur naar drie keer per uur. De verdere frequentieverhoging naar vier keer per uur is voorzien per dienstregeling 2016 of uiterlijk in het voorjaar van 2016. Reizigers kunnen dan elk kwartier over de hsl tussen Amsterdam-Schiphol en Rotterdam reizen. Dit is bijna een jaar eerder dan in het alternatieve hsl-aanbod was afgesproken. Het is goed dat deze stappen gezet worden, want het aantal reizigers in de IC direct neemt toe. In het eerste halfjaar van 2015 was er een groei van 21% ten opzichte van het eerste halfjaar van 2014.
Er zijn een aantal vragen gesteld over Eurostar.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris ging al door naar Londen, maar ik was blijven steken tussen Amsterdam en Rotterdam. Vandaar mijn vraag. De frequentieverhoging naar vier keer per uur is een breedgedeelde wens, zowel in de Kamer als daarbuiten. Ik vraag me echter oprecht af of het verstandig is daarmee haast te maken, gegeven het feit dat er in oktober besloten werd om de betrouwbaarheid van de IC direct te vergroten door er twee locomotieven aan te hangen. Dat is op zich interessant, maar in de praktijk komt het regelmatig voor dat zelfs twee locomotieven niet werken. Vanwege dat gegeven, in combinatie met het feit dat op sommige momenten maar liefst een op de vijf treinen uitvalt, dus 20%, vraag ik me af of het draagvlak voor de lijn niet ondermijnd wordt als de trein blijft stranden, terwijl meer mensen er gebruik van maken. Ik maak me daar oprecht zorgen over.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat lijkt me op zich een terecht punt, maar deze afweging moet NS zelf kunnen verantwoorden. Het is echt aan NS om daarin een keuze te maken. Ze moet zelf afwegen of ze het voor elkaar kan krijgen om de frequentie te verhogen en daarbij betrouwbaar te blijven. We komen er straks bij het winterweer nog wel even over te spreken. Ik heb begrepen dat zowel voor ProRail als NS het thema «betrouwbaarheid» altijd bovenaan blijft staan, omdat ze daaraan heel hard moeten en willen werken. Ik zeg alvast dat ik de dienstregeling niet maak. Ik ga dat ook echt niet doen en volgens mij de heer Hoogland ook niet. Als men zegt dat het op deze manier kan, moet men dat ook waarmaken. Dat is mijn houding.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben het eens met de Staatssecretaris dat wij de dienstregeling niet moeten maken en dat ook niet moeten willen. Het punt is een beetje dat in de analyse van «het moet betrouwbaar kunnen en dat oordeel is aan de NS zelf» de vooronderstelling zit dat het nu een betrouwbare dienstregeling is. Als je echter kijkt naar de punctualiteit en de uitvalcijfers, scoort de IC direct beduidend minder dan de rest van het hoofdrailnet. Dat is op zich apart voor een losliggende lijn. Er is op een aantal punten dus wel een probleem. Daarmee voorzie ik dat de score niet alleen laag blijft, maar ook dat die nog lager zou kunnen worden op het moment dat er meer treinen op die lijn gaan rijden. Dat is mijn zorg.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat begrijp ik en ik heb het ook goed gehoord. Volgens mij worden er op dit terrein maatregelen genomen om de betrouwbaarheid op die lijn te vergroten. Het lijkt me evident dat dit ook nodig is.
Voorzitter. Ik kom bij Eurostar. Dit bedrijf is een partner van NS en gaat de verbinding naar Londen uitvoeren. Eurostar heeft treinen besteld bij Siemens, maar bij Siemens zelf heeft men vertraging opgelopen bij het ontwikkelen van de software – dat komt ons bekend voor – om de treinen te laten communiceren met de beveiligingssystemen van de vier landen op dit traject, Nederland, België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. NS is geen partij in de overeenkomst tussen Eurostar en Siemens. Eurostar heeft bij NS aangegeven dat de geplande start van de dienst per aanvang dienstregeling 2017 niet meer haalbaar is. NS zal de treindienst naar

Londen wel meenemen in de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017, zodat het mogelijk blijft om later in 2017, als het alsnog zou lukken, te starten. Dat is echter allemaal nog voorwaardelijk. Ik ben in gesprek met NS over die vertraging, ook om te kijken naar de eventuele stappen die we moeten nemen, maar daarop wil ik nu niet verder vooruitlopen. Dit is dus de stand van zaken van dit moment.
Volgens mij is er door bijna alle leden, onder wie de heer Hoogland, mevrouw Van Tongeren en de heer Van Helvert, gevraagd hoe het zit met de intercity via Dordrecht en wat we nu wel en niet kunnen doen. Er is een rekening van 2,3 miljoen bij de lagere overheden neergelegd. De stand van zaken is dat wij, dat wil zeggen het ministerie, op dit moment in overleg zijn met de regio's. We proberen een oplossing te vinden voor het feit dat de intercity via de hsl niet meer via Dordrecht naar Breda rijdt. We weten dat men in de regio daarover niet alleen een mening heeft, maar ook een wens. Dat is helder. De mogelijkheid is besproken om bijvoorbeeld een van de intercity's die via de hsl gaat, toch via Dordrecht te laten rijden. Op zich biedt de vervoersconcessie daartoe ook mogelijkheden. Ik moet er echter gelijk bij zeggen dat het een afweging betreft die al eerder gemaakt is. Kennelijk is het aantal reizigers dat profiteert van het feit dat al die treinen over de hsl rijden, veel groter dan het aantal reizigers dat hiervan nadeel ondervindt. Als we het op de keper beschouwen, is het voorstel zoals het voorlag, voor reizigers een beter alternatief. Dat dit niet per se zo is voor de mensen die naar Dordrecht willen, is evident.
Om die reden zijn we in gesprek met de regio. Via mijn mensen heb ik een voorstel op tafel gelegd om bijvoorbeeld het thema «cofinanciering» in het spel te brengen. Daarop heeft men niet meteen heel happig gereageerd. We kunnen echter niet alles zelf oplossen. Ik wil dus tot een gesprek en een goede oplossing komen. Er moet dan wel van beide kanten een beetje bewogen worden en dat is nog niet gebeurd. Het ligt nu heel open; zo staat het er dus voor. We zijn het gesprek aangegaan en dat moeten we naar mijn mening gewoon vervolgen. Dus: wordt vervolgd.
Met betrekking tot de geluidsoverlast geef ik om te beginnen maar vast een heel stevige winstwaarschuwing. Ik heb bij dit onderwerp ontdekt dat je op de helft van de maand meestal door je geld heen bent. In dit geval gaat het niet over maanden, maar jaren. Als het goed is, ontvangt de Kamer nog voor het MIRT-debat hierover een uitgebreide brief van mij. Tegelijkertijd moeten we natuurlijk aan de slag met geluidsmaatregelen die nodig zijn bij bijvoorbeeld de hsl en andere tracés. Mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe het nu zit, want we hebben hiervoor immers een bedrag vrijgemaakt van volgens mij 50 tot 70 miljoen. Kunnen we bijvoorbeeld de woningen die een overschrijding houden, binnen dat bedrag helpen? Met het beschikbare budget van 70 miljoen kunnen we niet alle overschrijdingen wegnemen. De woningen die een overschrijding houden, staan soms geclusterd, maar soms inderdaad ook los van elkaar. Mensen wier woning een overschrijding houdt, kunnen een beroep doen op de schadevergoedingsregeling, maar daarmee heb je het geluid natuurlijk niet weggenomen.
Tegen de heer Houwers zeg ik dat het niet zo is dat de Intercity Next Generation niet aan de geluidseisen voldoet. Die intercity voldoet aan de nieuwste Europese normen.
Er werd gevraagd om de 10 miljoen van NS extra in te zetten voor bijvoorbeeld het geluidsdossier. Nee, dat doen we niet, want we hebben voor de situatie in Lansingerland en de andere gemeenten langs de HSL-Zuid steeds gezegd dat het materiaal moet voldoen aan de toen geldende eisen. Daarop is het tracébesluit ook gebaseerd en dus niet op afspraken die in de zogenaamde uitvoeringsovereenkomst zijn opgenomen. De geluidsproblematiek verandert feitelijk ook niet. De compensatie gaat naar de investeringsruimte op de begroting van I en M. Daarbinnen hebben we overigens al een reservering gemaakt van 50 tot

70 miljoen – ik heb het net al genoemd – voor de geluidsproblematiek en dat blijft zo.
Mevrouw De Boer vroeg hoe het precies zit met de prijsopdrijving in relatie tot het budget voor ERTMS. Ze zegt dat onderzoekers waarschuwen dat de vereiste waarborg ten aanzien van ERTMS en de aansluiting op de baan prijsopdrijvende effecten hebben en vraagt of we daarover financieel sluitende afspraken kunnen maken. De specificaties voor ERTMS zijn in lijn met de huidige ontwikkelingen en bieden voldoende flexibiliteit om de definitieve specificaties op een later moment in het Intercity Next Generation-programma toe te voegen. De onderzoekers wijzen erop dat deze waarborgen tot een prijsopdrijvend effect kunnen leiden, wanneer er een gebrek aan concurrentie is. Dat laatste is relevant en belangrijk. Om die reden heeft NS aanbieders geselecteerd die hetzij zelf leverancier van een ERTMS-systeem zijn of ervaring hebben met het inkopen daarvan. De NS behoudt hiermee dus een keuze tussen meerdere aanbieders, waarmee ze probeert te waarborgen dat er concurrentie blijft en het risico op prijsopdrijving zo veel mogelijk wordt beperkt. Ik denk dat het op die manier goed is afgedekt. Einde blok.
Ik kom bij het blok over de vervoerders en de gebruiksvergoeding. Ja, we dragen de vervoerders een warm hart toe. Ik heb begrepen dat mevrouw De Boer dat ook doet. Ook de heer Van Helvert heeft zich er zojuist al over uitgesproken. Ik heb me laten vertellen dat beiden op verschillende momenten aandacht hebben gevraagd voor een compensatie van de forse stijging van de tarieven voor het goederenvervoer. Bovendien is steeds gevraagd of we kunnen kijken naar een ingroeiregeling in een Europese verordening. De Minister heeft inderdaad bij de begrotingsbehandeling gezegd dat ze nog eens naar die Europese verordening gaat kijken. Die biedt de mogelijkheid voor een ingroeiregeling. Maar nou komt het: die is alleen van toepassing op de nieuwe berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding. Die nieuwe berekeningsmethodiek wordt pas in 2017 verwacht en van toepassing gemaakt op de tarieven van 2019 en later. Ik kijk even naar mevrouw De Boer en de heer Van Helvert die allebei hebben gezegd dat ze eigenlijk iets willen doen voor volgend jaar en niet voor sint-juttemis, zoals de heer Koopmans gezegd zou hebben. Dat laatste schat ik zo maar in. Dit voorstel biedt dus niet snel soelaas. Twee dingen kan ik wel doen en daartoe ben ik ook bereid. Het eerste is het middelen van de tarieven voor 2016 tot en met 2018, om daarmee de piek die voor 2016 wordt verwacht, zo veel mogelijk weg te nemen. Daarin wordt ook het besluit van de ACM naar aanleiding van een klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) over de verhoging van de gebruiksvergoeding dat naar verwachting deze maand komt, meegenomen. Dat nemen we mee in de wijze waarop we het gaan doen. In het kader van wat wel en wat niet kan, is het goed te zeggen dat ik geen directe verlaging van de gebruiksvergoeding kan organiseren vanuit de rijksbegroting, want dat zou staatsteun zijn. Dat mag niet en dat kan dus niet.
Ik kan wel iets anders doen voor de goederenvervoerders en dat wil ik ook doen. Ik stel voor om het budget voor Beter Benutten regionaal spoor – daar zit nog 3 miljoen in – in te zetten, boven op het bestaande maatregelenpakket derde spoor. In het budget voor dat pakket zit nu 20 miljoen; daar komt die 3 miljoen dan bovenop. Met dat pakket kunnen we de omleiding van goederentreinen tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland zo veel mogelijk ongehinderd doorgang geven. Dat kan vanaf het komende jaar. Dat geld gaan we dus meteen inzetten. Met die extra 3 miljoen kunnen de vervoerders efficiencyverbeteringen bereiken en daarmee hun kosten verlagen. Het is een beetje een alternatieve route. Ik heb creativiteit van mijn mensen gevraagd in de zin van «ga nu eens even denken hoe het dan wel kan». Dat verwachtte de Kamer volgens mij ook en dit kan ik dus leveren. Ik hoop dat ik de goederenvervoerders en de Kamer met dit voorstel tegemoetkom.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als het niet kan zoals het moet, dan moet het zoals het kan. Zo zou je het in dit geval kunnen uitdrukken. Ik ben blij dat de Staatssecretaris bereid is om ernaar te kijken en ik hoop natuurlijk dat dit uitmondt in maatregelen waarbij de goederenvervoerders inderdaad een tegemoetkoming of een handreiking krijgen. De komende jaren zijn er problemen. We hebben het probleem dat er op de Betuweroute minder treinen kunnen rijden en er omleidingen nodig zijn waardoor de mensen die hier allemaal vooraan op de publieke tribune zitten, meer overlast ondervinden. Dat is een ander onderwerp, maar ik denk dat de Staatssecretaris er straks nog over te spreken komt. Het is belangrijk dat er niet allerlei lading naar de weg verdwijnt. Misschien komt die dan niet meer terug op het spoor en hebben we straks een Betuweroute liggen die niet gebruikt wordt. Dat moeten we ook niet willen. We moeten inderdaad die stip op de horizon hebben. Is de Staatssecretaris bereid om met de vervoerders en verladers te bekijken op welke manier een en ander concreet vormgegeven kan worden?

Staatssecretaris **Dijksma**: Daartoe ben ik bereid onder de condities die ik net genoemd heb en met het bedrag dat ik net op tafel heb gelegd. We gaan het dan wel op die manier doen. Daardoor komen we met elkaar uit de groove dat we de gebruiksvergoeding moeten verlagen. Als ik in die groove geduwd wordt, stokt het verhaal, want ik kan die vergoeding niet verlagen. Ik heb een bedrag op tafel neergelegd. Dat staat en ik sta voor mijn woord. Ik heb een mogelijkheid gegeven. De vervoerders kunnen zelf nadenken over de manier waarop ze met dat bedrag tot een efficiencyverbetering kunnen komen en zo hun kosten kunnen verlagen. Ik wil hen al tegemoetkomen voor het komende jaar, maar via deze route. We moeten er toch met elkaar uit kunnen komen. Als ze dit niet genoeg vinden, dan zeg ik: sorry, dit is wat we maximaal kunnen doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Over dat laatste kunnen we hier het debat dan opnieuw voeren. We moeten met zijn allen bekijken wat we van dat bedrag kunnen doen. Dank daarvoor en succes met het gesprek. Ik krijg graag een terugkoppeling hoe een en ander uitpakt en in welke concrete handreiking het uitmondt. Dat kunnen we hier dan weer bespreken, zodat we het goederenvervoer inderdaad op de rails houden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Met dat laatste ben ik het eens, maar bij het eerste plaats ik wel even een sterretje. Ik ga niet voortdurend via de Kamer als het ware heen en weer onderhandelen met de goederenvervoerders. Dat lijkt me niet verstandig. Er ligt een bod waarvan ik denk dat het fair is en waarvoor we het moeten doen. Als er steeds gesuggereerd wordt dat we eerst dit gaan invullen en dat er daarna nog heel veel meer komt, kom ik in de problemen met een groot aantal, overigens ook door de Kamer gewenste, zaken die ook gedaan moeten worden. Dat zijn bijvoorbeeld de zaken rondom bewoners of allerlei andere potten met geld die er nog zijn. Ik heb helaas geen geldmachine gevonden op de zolder bij I en M. Die is er niet.

De **voorzitter**: Ze zeggen van wel, hoor.

Staatssecretaris **Dijksma**: Hij is er niet. Ik heb echt gekeken, maar hij staat er niet. Dus this is it. We gaan het creatief oplossen. Ik hoop dat ik mijn bereidheid om iets voor de goederenvervoerders te doen hiermee getoond heb, ook vanwege de modal shift. De heer Van Helvert zegt terecht dat we alles wat we van de weg kunnen houden, over het spoor of het water moeten laten vervoeren. Daaraan wil ik absoluut meewerken, maar ook ik loop tegen beperkingen aan. We blijven dus niet door onderhandelen, althans nu even niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is het niet zo dat de gebruiksvergoeding voor goederenvervoer op het spoor mede dankzij de VVD omhoog is gegaan en dat er nu eigenlijk geld wordt weggehaald bij het personenvervoer? Als ik het goed begrijp, komt Beter Benutten regionaal spoor vooral het personenvervoer ten goede. Daar wordt nu dus geld weggehaald, terwijl we het erg hard nodig hebben. Dat had voorkomen kunnen worden als de gebruiksvergoeding niet verhoogd was. En als ik goed geïnformeerd ben, is die mede op wens van de VVD verhoogd.

Staatssecretaris **Dijksma**: Bij dat laatste heb ik niet gezeten en ik wil er ook niet op ingaan. Op het punt van het weghalen van geld kan ik zeggen dat het geld betreft dat nog niet belegd was. Mevrouw Van Tongeren heeft gelijk dat we het aan allerlei andere dingen hadden kunnen uitgeven. Dat klopt. Dat is trouwens altijd zo. Ik heb ook wel een wensenlijst gezien van dingen die ik er allemaal mee zou kunnen doen. Het is waar dat het een keuze is. Het is overigens een keuze die in mijn ogen past bij de modalshiftbenadering die ook mevrouw Van Tongeren volgens mij al heel lang propageert, en terecht. Ik hoop wel dat er een breed draagvlak voor deze beweging is, want het is niet zo dat ik nu geld bij iets weghaal dat al uitgegeven was. Dat is ook relevant, maar daarnaar heb ik goed gekeken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien wil de Staatssecretaris het laten nakijken. Als je eerst een vergoeding verhoogt, vervolgens zegt dat dat wel heel vervelend voor de vervoerders wordt en dan elders geld weghaalt om die verhoging te financieren, komt dat zeker niet ten goede aan het spoor, maar aan de vervoerders. We hebben Beter Benutten ingezet, omdat er te weinig geld was om het spoor op allerlei plekken te verbreden. Dat zou opgelost worden door Beter Benutten. Die problemen op het spoor zijn niet opgelost. Ik heb vraagtekens bij het op deze wijze verschuiven van die 3 miljoen. Ik begrijp dat de Staatssecretaris niet alles uit het verleden nog weet. Ik zou blij zijn als ze laat nazoeken of het niet een heel handig balletje-balletje is: eerst de vergoedingen verhogen, dan zeggen dat het te duur wordt en vervolgens dat geld uit een potje dat bedoeld is voor het personenvervoer halen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik snap wel dat mevrouw Van Tongeren een discussie met mij wil voeren over keuzes die in een vorige kabinetsperiode gemaakt zijn. Ik vind het alleen wat minder effectief om dat nu te doen. Ik heb te maken met de situatie zoals die nu is. Er wordt vanuit een aantal partijen, die misschien in het verleden ook een mening over dit onderwerp hadden, een vraag neergelegd die ikzelf op zich reëel vind. Ik doe een voorstel, waarvan ik denk dat het verdedigbaar is, gelet op de noodzaak om het goederenvervoer op het spoor of, zoals hier werd gesuggereerd, op de rails te houden. Dat vind ik fair. Er zit echt een hele geschiedenis achter, maar we hebben slechts een paar uur en we hebben een groot aantal dingen die we moeten bespreken. Ik voel er zelf niet zo heel veel voor, om vanuit die geschiedenis het debat opnieuw te voeren. Ik snap wel dat mevrouw Van Tongeren dat doet, maar misschien moeten de leden in tweede termijn die discussie voeren. Ik maak de genoemde keuze en daar sta ik voor.

De **voorzitter**: En ik maak de keuze dat de Staatssecretaris doorgaat met het beantwoorden van de overige vragen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dan gaan we naar Eindhoven. In Eindhoven hebben we natuurlijk de discussie over de vraag hoe het precies zit met het geluid en het pakket maatregelen voor de Brabantroute. Zoals gezegd maakt Eindhoven deel uit van het maatregelenpakket derde spoor. Wat heel mooi is, is dat Eindhoven zelf heeft bijgedragen aan het snel realiseren van maatregelen door deze voor te financieren. Dat laat ook de

grote betrokkenheid van Eindhoven zien en dat is echt hartstikke goed.
Zoals gezegd moeten we de maatregelen die we kunnen uitvoeren, voor alle gemeenten langs de Brabantroute afwegen en het al genoemde Meerjarenprogramma Geluid nog breder, namelijk voor het gehele land. Gelet op de beperkte budgetten is het niet gemakkelijk om een versnelling te realiseren en om meer te doen. Ik wil daarover geen verwachtingen wekken die ik niet zomaar kan waarmaken. Ik denk dat de heer Hoogland daar terecht naar verwees. Natuurlijk ben ik bereid om nog eens een keer te kijken, ook met de mensen in Eindhoven, naar wat er al gebeurt en naar wat wel en wat niet kan. Nogmaals, ik heb net een forse winstwaarschuwing op het thema Meerjarenprogramma Geluid gegeven. Daarvoor is het aantal wensen oneindig veel groter dan de beschikbare middelen. Daarmee hebben we dus te maken, maar ik zal het gesprek nog een keer voeren.
Mevrouw De Boer vroeg of ik ook gelden kan inzetten om de saneringsplannen naar voren te halen. Ik heb net al iets in algemene zin gezegd over het naar voren halen van saneringsplannen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluid. In de brief van mijn voorgangster van 16 maart jongstleden is aangegeven dat het zogenaamde NaNOV-programma – ik hoop dat ik het goed uitspreek – geheel is uitgevoerd, althans bijna geheel. Vanuit het resterende budget is toen aan de gemeente Borne 16,6 miljoen toegezegd voor de sanering van overwegen in die gemeente. Het restant van het NaNOV-budget van 16 miljoen is in de herijking ingebracht en is opnieuw bestemd. Die middelen kan ik dus niet meer inzetten voor het Meerjarenprogramma Geluid, dat een eigen budget heeft voor de in dat verband uit te voeren saneringen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, als u een aanvullende opmerking hebt, mag u die uitspreken. Ik hoor u zeggen dat u het niet weet, maar probeert u het toch maar. Ik denk dat ik het antwoord wel weet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Over hoeveel gaat het eigenlijk?

Staatssecretaris **Dijksma**: Wilt u de vraag even specificeren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoeveel is er nog over van het NaNOV-budget dat naar de herijking is gegaan?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is die 16 miljoen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Die 16 miljoen wordt dus niet ingezet voor maatregelen ter voorkoming van overlast voor omwonenden langs het spoor?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom er in de tweede termijn nog op terug. Dat programma is immers bijna klaar. Mevrouw De Boer vraagt dus specifiek wat het voor Borne betekent.

De **voorzitter**: Dit valt allemaal in de categorie «verhelderende vragen», en daar blijft het ook bij. Ik wil heel graag dat de Staatssecretaris doorgaat met de beantwoording van de vragen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dan gaan we de Twentse burelen in om te bekijken hoe het zit.
Ondertussen kom ik bij de Vierpaardjes in Venlo.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik twijfel even of ik het blok moet afwachten of dat ik nu een vraag kan stellen naar aanleiding van Eindhoven. Ik weet niet wat de voorkeur van de voorzitter heeft.

De **voorzitter**: Als u die vraag nu wilt stellen, geef ik u daarvoor de ruimte. Dus ik zou een poging doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb goed geluisterd en ik snap ook wat de Staatssecretaris zegt. Ik ben het er ook mee eens, maar ik heb nog wel één vraag. Er is een compensatiebudget voor de vervoerders in het kader van het werk aan het derde spoor in Duitsland. Zit er nog iets in? Ik realiseer me goed dat de Brabantroute meer omvat dan alleen Eindhoven, maar is het denkbaar dat er naar dat budget gekeken wordt om ruimte te vinden als er iets nodig is of om iets voor te financieren als er aan de criteria voldaan wordt? Dan weten we zeker of er helemaal niets mogelijk is.

Staatssecretaris **Dijksma**: Als er helemaal niets mogelijk is, had ik dat echt wel gezegd. Andersom weet ik ook niet voor 100% of 80% of 50% zeker dat er wel iets mogelijk is. De exercitie die de heer Hoogland beschrijft, moet dus gedaan worden. Daar komt het feitelijk op neer.
Voorzitter. Dan kom ik bij Vierpaardjes Venlo. De heer Van Helvert – en dat verbaast me niets – vraagt of er een tunnel in plaats van een overweg komt. De aanvraag van Venlo voor Vierpaardjes doorloopt het zogenaamde LVO-proces. Dat is helemaal beschreven en daar is een heel programmaplan voor. Op dit moment wordt er door de provincie Limburg, de gemeente Venlo, ProRail en I en M gewerkt aan een zogenaamde integrale probleemanalyse. Nog dit jaar brengen we de Kamer op de hoogte brengen van de zogenaamde intakefase. Die moet leiden tot een gezamenlijk besluit over toelating tot de derde tranche. Opname in de derde tranche betekent dat er een verkenningsfase wordt gestart. Daarin kijken we naar het uitwerken van de meest kosteneffectieve oplossingsrichting in zo'n geval. Het uitgangspunt is overigens altijd een cofinanciering van 50%. Vanwege het verwachtingsmanagement – dat speelt ook hierbij weer – is het goed om te weten dat de door de regio gewenste tunneloplossing zeker geen kosteneffectieve oplossing is. Die oplossing past ook niet binnen de kaders zoals die eerder zijn afgesproken: het is gewoon duur. Ik vertaal het maar even voor iedereen. We kijken er dus naar en we zijn in overleg. Aan het einde van het jaar informeer ik de Kamer over de voortgang. Ik kan er nu niets definitiefs over zeggen. Ik kan wel alvast zeggen dat het een lastig probleem is.
De heer Houwers vroeg naar Deurne. Zoals gezegd geldt voor Deurne eigenlijk hetzelfde verhaal. We kijken ernaar met de regio en we hopen binnenkort spijkers met koppen te slaan om te bezien welke maatregelen, voorstellen en projecten in aanmerking komen. En het is altijd een kwestie van keuzes maken, omdat het helaas nooit allemaal tegelijk kan.
Ik kom bij het volgende blok: de verstoringen. Mevrouw De Boer zei dat in de vorige beleidsprioriteitenbrief aangegeven werd dat de verstoringen minder, de deur-tot-deurreizen beter en de treinen minder overvol moesten worden. Ze vroeg wat daarvan terecht is gekomen. Dat lijkt mij een heel goede vraag. Het is alleen nog te vroeg om de balans op te maken. Dat doen we namelijk op basis van de jaarverantwoording 2015. Daarbij kijken we zowel naar de realisatie van de prestatie-indicatoren als naar de voortgang van de programma's. De onderwerpen die mevrouw De Boer noemt, zijn onderwerpen die je natuurlijk niet in één jaar kunt oplossen. Het is dus een meerjarig verhaal. De voortgang kun je wel zien en die zullen we met elkaar moeten bespreken.
Zowel de heer Hoogland als mevrouw Van Veldhoven heeft gesproken over de prestaties en de internationale benchmark. De uitval is genoemd; de reizigersinfo is nadrukkelijk door de Kamer genoemd en daarbij kan ik me veel voorstellen, en ook reinheid is genoemd. Dat zijn inderdaad de prestatie-indicatoren waarop ik, en ook de samenleving, NS zal beoordelen. De reizigersinformatie kent specifieke aandacht. Het is correct om vast te stellen dat het daarmee niet altijd goed gaat. Ik verwacht dat NS in 2016 op dat punt een extra inspanning zal leveren. Die inspanning moeten

we ook in het vervoerplan voor 2016 terugzien. Ik heb begrepen dat dit plan nog voor het einde van dit jaar naar de Kamer toegezonden wordt. Met betrekking tot de punctualiteit werd gevraagd of we alleen naar het gemiddelde kijken of ook naar de uitschieters, omdat die laatste misschien een ander beeld geven dan het eerste. We kijken naar beide. Het moet niet alleen gemiddeld beter gaan, maar ook over de gehele linie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het lijkt misschien een klein onderwerp, maar volgens mij is het voor reizigers toch echt van belang. De NS had een tijdlang het beleid om alle gele borden van de stations weg te halen. Die waren ouderwets en niet meer nodig, want men kon de informatie verkrijgen per mobiele telefoon of via de elektronische borden. Omdat er toch met enige regelmaat storingen op die borden zijn, hebben we in de Kamer gevraagd om ervoor te zorgen dat er op de stations in ieder geval een basishoeveelheid gele borden blijft staan. Ik ben heel benieuwd hoe het staat met de uitwerking daarvan.

Staatssecretaris **Dijksma**: Deze vraag haal ik even uit het beruchte blok overig. Zoals eerder gemeld, zullen op alle stations een of meerdere gele borden met vertrekstaten blijven staan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Eén bord geldt bijvoorbeeld ook voor een station als Amsterdam Centraal. Als burger moet je dan die ene plek zien te vinden waar dat gele bord nog hangt. Het is echt waar. In Amsterdam Centraal zijn tunnels waarin geen enkel geel bord meer te vinden is. Ik weet waar dat ene bord hangt, maar één bord is eigenlijk niet te doen. De vraag was een adequate hoeveelheid gele borden voor de grotere stations. Eén geel bord op zo'n groot station als Amsterdam Centraal gaat echt niet.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik begrijp het, maar tegelijkertijd kan ik die vraag qua micromanagement nu niet voor mevrouw Van Tongeren beantwoorden. Ik weet het niet. We moeten gewoon vragen hoe men dat voor ogen heeft.

De **voorzitter**: Ik denk dat de inwoners van Roodeschool het ook interessant vinden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik denk dat die genoeg hebben aan één bord. Er werd gevraagd naar de aanpak van verstoringen. Mevrouw De Boer refereerde aan de motie waarin verzocht werd om te kijken naar de manier waarop het rondje om de kerk ingezet kan worden bij het opstarten van verstoringen, zoals dat wordt gedaan bij winterweer. Om te beginnen is «rondje om de kerk» een term die vele connotaties kent. Volgens mij is het geen goede openingszet om eruit te komen, dat zeg ik ook maar even. Er wordt in het kader van het winterweerprogramma inderdaad gewerkt met een dienstregeling die langs lijnen wordt opgeknipt, zodat voorkomen kan worden dat verstoringen als het ware met elkaar verbonden raken. Conform de motie kijken NS en ProRail binnen de verbeteraanpak verstoringen creatief naar mogelijkheden in de personeelsinzet die bijdragen aan een snellere opstart na een verstoring. Men kijkt overigens in eerste instantie gericht naar het knooppunt Utrecht. Men wil oprecht met iedereen bespreken of het werkt en of het effect heeft. Men doet dat open en zonder dogma's. Dat wil ik ook doen. Tegelijkertijd zeg ik dat we niet vooruit moeten lopen op de verbeteraanpak. Die moet besproken worden met de mensen die bij NS werken. Ik verwacht de Kamer daarover in het voorjaar 2016 nader te informeren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat het inderdaad heel belangrijk is dat men er zonder dogma's naar moet kijken.

Het maakt me niet uit hoe we het noemen. Het gaat er mij om dat we bekijken hoe we mensen eventueel op vaste trajecten moeten inzetten. Ik zie ook tramconducteurs in Amsterdam die er trots op zijn dat ze op een vaste lijn aan het werk mogen. Die willen helemaal niet op een andere lijn ingezet worden. Je zou ook kunnen bekijken of je in shifts kunt werken. Dat wil helemaal niet zeggen dat het personeel van de NS op vaste trajecten in het land wordt ingezet. Het kan bijvoorbeeld ook per week wisselen, zodat je weet dat je die week bij een verstoring niet in Utrecht moet zijn, maar het werk na een verstoring gewoon op je vaste lijn kunt oppakken. De inzet van die motie is geweest dat men er wat creatiever naar kijkt. Ik hoop dat het op die manier wordt opgepakt. Hopelijk komen we er dan volgend voorjaar op terug.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals, we komen er in het voorjaar op terug. Ik denk dat het ook niet zo zinvol is als ik er van alles over zeg. Wat ik er nu over te zeggen heb, heeft mevrouw De Boer net gehoord.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ter aanvulling. Er stond in de brief dat het nu eerst wordt bekeken en dat daarna wordt bekeken of een aanvullend of breder onderzoek misschien nog wenselijk is. Als ik de antwoorden van de Staatssecretaris hoor, wordt er volgens mij direct naar gekeken. Dat tussenstapje wil ik er graag tussenuit halen. Ik wil dat in de evaluatie serieus wordt gekeken of de mensen inderdaad op vaste trajecten kunnen worden ingezet, zodat bij verstoringen een opstart veel sneller kan plaatsvinden met alle positieve gevolgen van dien voor de reiziger. Dat beluister ik ook bij de Staatssecretaris. Dat tussenstapje lijkt er dus een beetje tussenuit te vallen. Dus ik ben hoopvol.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik weet het niet. Misschien is zo'n tussenstapje wel nodig om een goede procesafspraak in het bedrijf te kunnen maken. Wie zijn wij dan om hier te zeggen dat het niet mag, als we daarvoor in het voorjaar een voorstel krijgen. Ik zou het in die zin net wat anders willen aanvliegen. Men heeft wellicht een tussenstap nodig om het te bespreken onder het motto «we doen iets wat helpt om daadwerkelijk verstoringen te verbeteren» en men wil daarvoor binnen het bedrijf draagvlak verwerven en reëel bekijken wat werkt en wat echt niet. Er kunnen ook verschillende dingen uitkomen in de verschillende delen van het land. Dat weet ik allemaal niet. Ik zou zeggen: laten we NS en haar mensen de ruimte geven om dat proces met elkaar te doorlopen. We moeten er niet op voorhand een hypotheek op leggen. Dat doet mevrouw De Boer wel een beetje als ze zegt dat het niet via een tussenstap mag. We krijgen er in het voorjaar iets over te horen. Ik wacht het gewoon rustig af en ik heb er alle vertrouwen in dat men dat gesprek goed voert.
Voorzitter. Zijn NS en ProRail klaar voor de winter? Ik was gisteren in Groot-Brittannië – dit is wel leuk om te vertellen – en mijn ambtscollega vroeg me daar: do you also have this problem with leaves on lines? Ik heb natuurlijk stug ontkend. Nee hoor! Ik heb manmoedig uitgelegd welk type innovaties we in het land allemaal al hebben zien langskomen: het stroever maken van de rails, bladblazers voorop de treinen. Het grappige is – of misschien is het wel niet zo grappig – dat het nog steeds lastig is, ondanks het feit dat we in 2015 leven. Zeker in deze maand heeft het weer effect. Het slechte nieuws is dat we nooit altijd alles kunnen voorkomen. Het goede nieuws is dat niet alleen wij voor dit probleem staan. Ik heb gemerkt dat dit issue ook over onze landsgrenzen heen speelt. Dit zeg ik even ter relativering, maar dan nog is het heel vervelend als het je overkomt. We relativeren niet het ongemak, maar het is een feit dat het ook in de landen om ons heen echt een issue is. Er zijn voorbereidingen getroffen. De Kamer heeft een brief daarover ontvangen. Er ligt een fundament voor het kortetermijnwinterweerprogramma. De focus ligt op het perfectioneren van de set maatregelen. En ja, zware weersomstandig-

heden zoals sneeuw, extreme sneeuwval of vorst houden hun invloed. Ik geef ook hierop alvast maar de winstwaarschuwing dat we het niet zomaar kunnen oplossen. Wat je wel mag vragen is: doe er alles aan om, als die weersomstandigheden zich voordoen, zo voorbereid te zijn dat er zo min mogelijk ongemak is. Ik zeg even streng tegen de heer Houwers: ja, men moet dus in control zijn. De heer Houwers zegt dat dit niet genoeg is, maar het blijkt op zich al een aardige klus om dat voor elkaar te krijgen. Tegelijkertijd moet in het kader van het programma Beter en Meer – daarop vinden we elkaar – de langetermijnambitie gehaald worden, waardoor we dat betrouwbare vervoer en die goede reisinformatie onder alle omstandigheden langzaam weer in zicht krijgen en dus steeds meer kunnen werken aan het verhogen van de capaciteit. Het is echter niet morgen geregeld. Dat is gewoon niet zo.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik begrijp het antwoord, maar ik denk niet dat ik het onmogelijke vraag. Ik vraag een maximale inzet. Is het mogelijk dat de Staatssecretaris, als ze in het voorjaar met een notitie komt over het rondje om de kerk of de heen-en-weer ... Ik weet niet hoe we het het beste kunnen noemen; misschien is «de heen-en-weer» wel een betere term.

Staatssecretaris **Dijksma**: Verbeteraanpak verstoringen.

De heer **Houwers** (Houwers): Oké, verbeteraanpak verstoringen vind ik ook goed. Welke term gebruikt wordt, is mij om het even. Kan de Staatssecretaris in die notitie ook een soort evaluatie meenemen van hoe het deze winter is gegaan? Kunnen we een afspraak maken dat we dan met elkaar bekijken wat er gewerkt heeft en wat niet, zodat we daarover voor de toekomst, zonder al te technisch te worden, wel bestuurlijk kunnen meedenken?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik begrijp dat dit al jaarlijks gebeurt. Die evaluatie komt in april. Misschien kunnen we gewoon nog één keer tegen elkaar zeggen dat we in de tussentijd geen glazen koepel over Nederland heen kunnen zetten. Ook op de weg en bij de luchtvaart zie je dat het consequenties heeft als het slecht weer wordt. Dat geldt niet alleen voor ons land, maar ook bij de buren.
Er werd gevraagd om na verstoringen sneller op te starten en niet te veel treinen te laten vervallen. Het is echt heel vervelend als er forse verstoringen zijn met een heel veel langere reistijd als gevolg. Dat hebben we dit jaar een paar keer meegemaakt en dat betreur ik. Er is een meerjarig programma Beter en Meer, maar ondanks alle inzet van ProRail en NS zijn storingen uiteindelijk nooit helemaal uit te bannen. We kunnen wel proberen er beter grip op te krijgen. Dat zullen we ook doen. Tegen de heer Houwers zeg ik dat we in het voorjaar, in april, de Kamer informeren over de voortgang.
Ik kom bij het blok over sociale veiligheid. Dat vind ik zelf een heel belangrijk onderwerp. Sociale veiligheid heeft te maken met twee dingen: zowel de reiziger als het personeel moet zich veilig voelen in het openbaar vervoer en het aantal incidenten moet verminderen. Om die redenen werken we met elkaar onverminderd aan de voortgang. Er is in de afgelopen periode heel veel gebeurd. Op 10 november was er bij Veiligheid en Justitie in huis een bijeenkomst met alle betrokkenen: de reizigersorganisaties, drie bewindslieden, onder wie de collega's Van der Steur en Plasterk; NS en ProRail waren erbij en ook de bonden waren vertegenwoordigd. We hebben toen de voortgang besproken en gezamenlijk geconcludeerd dat er een aantal goede stappen zijn gezet. Dat is een groot compliment aan alle betrokkenen en dat compliment wil ik nu vanuit mijn positie graag geven. De mensen hebben echt hard gewerkt.

Tijdens die bijeenkomst is ook gekeken naar de ontwikkeling van de agressiecijfers. Daarin wordt een daling ten opzichte van vorig jaar gezien. We kunnen echter nu nog niet zeggen of dat een directe relatie heeft met de ingezette maatregelen. Het is dus nog even afwachten. Die dalende trend is natuurlijk positief en ik ben er heel blij mee. Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum gaat ook onafhankelijk onderzoek doen naar de ontwikkelingen, om een eerste beeld te geven of het ook effectief is wat we nu doen. Het is goed dat een en ander op die manier bekeken wordt. We hebben afgesproken dat we voor de zomer opnieuw bij elkaar komen, want we hebben nog niet alles kunnen regelen. Ook financieel is het een issue of we het allemaal goed voor elkaar krijgen. We hebben gezegd: laten we maar kijken waar we nog losse eindjes tegenkomen. Daarover moeten we dan in een open setting met elkaar spreken. Er is gevraagd naar een aantal suggesties zoals het sms-alert. Dat is ook een van de taken die op de lat staan om verder besproken en verkend te worden.
De heer Hoogland vroeg naar het cameratoezicht. De twaalf meest prioritaire stations krijgen tijdelijk camera's. Die staan er sinds begin september jongstleden. Hij vroeg ook naar de stand van zaken met betrekking tot de beeldschermen. ProRail heeft beeldschermen geplaatst op de stations Rotterdam Lombardijen en Den Haag Hollands Spoor. Die staan er sinds begin oktober. Op die schermen ziet men wat de camera registreert. Er wordt bovendien een ingebouwde camera in het beeldscherm gezet waardoor mensen ook zichzelf zien. Op de genoemde twee stations hangen dus al camera's. De proef met de beeldschermen gaat hopelijk ook het effect van de camera's vergroten. Dat moeten we dan dus kunnen zien.
Het is goed om over boete en coulance twee dingen te zeggen. De boetes moeten inderdaad omhoog. Dat is een wens van de Kamer en het is bedoeld om zwartrijders aan te pakken. Zo'n boete moet een effectieve prikkel zijn om zwartrijden daadwerkelijk tegen te gaan en moet dus afschrikwekkend genoeg zijn. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) is met zowel consumentenorganisaties als vervoerders gesproken over de verhoging, gekoppeld aan een coulanceregeling. De verhoging moet verstandig en effectief zijn en moet zowel bij de vervoerders als reizigers een breed draagvlak hebben in de zin van: dit is goed. Tegen mevrouw De Boer zeg ik dat het precieze bedrag eerder weliswaar in een brief gecommuniceerd is, maar dat ik er nog naar kijk. Het enige wat ik in ieder geval zeker weet, is dat het omhoog gaat. Ik wil het liefst komen met een verhaal waar iedereen, de mensen die op het spoor werken en de reizigers, achter kan staan, want dan zijn we effectief bezig. Op 26 november is er een volgend NOVB en daarin wordt een besluit genomen over beide zaken, de coulanceregeling en het boetebedrag. Daarop kom ik vervolgens zo spoedig mogelijk bij de Kamer terug. Ik wil er nu verder niets over zeggen, want ik wil daar met de mensen van mijn departement het voorstel bespreken. Is het een voorstel waar we met elkaar achter kunnen staan? Als dat zo is, kom ik er hier bij de Kamer op terug. De motie van mevrouw De Boer op dit onderwerp was «vooruit met de geit», zo zie ik het tenminste een beetje. Dat gaan we natuurlijk doen en volgens mij wordt dat ook breed herkend.
Er is nog een laatste punt, namelijk de boete voor abonnementhouders die niet hebben ingecheckt, de zogenaamde coulanceregeling. Die gaat dus niet over zwartrijders, want die hebben gewoon een probleem, zeg ik tegen de heer Houwers. Het betreft situaties waarbij mensen wel een abonnement hebben, maar soms fouten maken. Fouten maken is menselijk en daarom moeten we iets voor die mensen doen. Dit punt komt dus ook op 26 november aan de orde, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. Daarna komen we met een heel pakketje bij de Kamer terug.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Van Helvert een vraag heeft.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ja, want die is niet beantwoord. Ik wachtte even op het blokje «overig», maar daar zat ie ook niet in. En aangezien het blokje over het winterweer inmiddels gepasseerd was ...

Staatssecretaris **Dijksma**: Het blokje «overig» komt nog. Dat is mijn laatste blokje.

De heer **Van Helvert** (CDA): Mijn excuses, sorry.

Staatssecretaris **Dijksma**: Als u het antwoord dan nog niet gehoord hebt, hoor ik het wel weer.

De **voorzitter**: En ik ook.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja, ik bemoei me met de orde. Dat moet ik ook niet doen.

De **voorzitter**: Dat heeft de Staatssecretaris goed geconstateerd.

Staatssecretaris **Dijksma**: Excuses, het spijt mij. Ik kan ook te snel zijn. Over snelheid gesproken, ik kom bij de internationale verbindingen: Heerlen-Aken, Eindhoven-Düsseldorf, Eindhoven-Keulen. Ook Groningen-Bremen werd nog even ten tonele gevoerd. Misschien is het goed om even in het algemeen aan te geven hoe ik ernaar kijk. Ik vind het inderdaad belangrijk en wenselijk dat we een aantal goede grensoverschrijdende verbindingen krijgen. Het is goed als mensen zich ook via het spoor naar het buitenland kunnen begeven en niet bijvoorbeeld alleen via de weg of de lucht hun route moeten vinden. Er is eerder afgesproken dat we op dit thema stappen zetten.
Een intercity tussen Heerlen en Aken is natuurlijk een van die belangrijke verbindingen. Daar gaat overigens in 2018 al een sneltrein rijden. Dat is een eerste belangrijke stap. De vervolgvraag is dan natuurlijk hoe we verder gaan en wat er precies nodig is.
In het kader van open government bespreek ik maar gewoon met de Kamer waar we staan. Ik heb gisteren aan het eind van de dag met gedeputeerde Van der Broeck uit Limburg gesproken, die overigens ook namens Brabant bij mij zat. Vanuit het zuiden is er natuurlijk een grote wens om beide verbindingen goed tot stand te brengen. Het is waar dat de ene verbinding vooral om een extra stap van Duitse zijde vraagt, en de andere verbinding om een extra stap van onze zijde. Alleen kunnen we die twee verbindingen niet helemaal los van elkaar beschouwen. Als we ze allebei aanleggen, kunnen ze immers effect hebben op elkaars capaciteit. Ze kunnen een kannibaliserend effect hebben. Die dingen moet je wel weten op het moment dat je grote investeringen gaat doen.
Een andere vraag, die met name rond de businesscase voorligt, is wat de investering precies is. Kunnen we bijvoorbeeld nog het een en ander doen met de middelen voor Trans-European Network for Transport, de TEN-T-middelen? Waartoe is de regio bereid? Wat hebben we nog in kas en past dat? De veronderstelling is nu dat het waarschijnlijk niet voldoende is voor wat er nodig is. Ik zie ook dat men in de regio het gevoel heeft dat men er al zo lang mee bezig is. Bovendien schiet het niet op om daar dan weer iets met elkaar van te gaan vinden. Daarom heb ik dus afgesproken dat we met hulp van NS, ProRail en de regio echt alle gegevens op een rijtje zetten. Wat is er werkelijk nodig aan investeringen, als we die stap zouden zetten? Wat betekent het bijvoorbeeld voor perrons en stations? Dat zijn allemaal kosten. Daarnet werd al even het beheer en onderhoud genoemd. Die kosten moeten we ook niet vergeten. En dan wordt het plaatje al snel wat minder sympathiek dan men nu soms in de regio wil laten geloven. Daar moeten we ook eerlijk over zijn. Ik wil alles zo snel mogelijk in kaart hebben. Ik heb ook gezegd dat we tot een besluit

moeten komen over wat we gaan doen en op welke manier wanneer we elkaar in het voorjaar weer treffen in de ov-tafel, zoals het zo mooi is gaan heten.
In de tussentijd zal ik zeker ook met mijn ambtscollega's over de grens gesprekken voeren over wat zij kunnen inzetten. Dat lijkt mij een verstandige aanpak, want je moet een en ander toch echt afwegen, voordat je een ultiem besluit neemt. Als de Duitsers er bijvoorbeeld voor zorgen dat de verbinding richting Düsseldorf op volle stoom komt, wat betekent dat dan voor de lijn naar Keulen en voor een eventuele investering van onze kant? Hoe reëel is het dat de Duitsers op die andere lijn iets gaan doen? Niet alle gegevens daarover zijn even helder.
In alle openheid is dit eigenlijk het gehele verhaal. Dit is de stand van zaken. Het is niet zo dat we bij het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT bij wijze van spreken kunnen aftikken dat we het zo gaan doen en dan bam... Ik heb wel meegekregen dat er een brede wens is om ten minste voortgang op het dossier te boeken en tot een besluit te komen. Die wens ervaar ik zelf ook. Zoals de heer Van der Broeck terecht zei: op een gegeven moment moet je duidelijkheid bieden. Ik zeg daarbij: als we besluiten iets niet te doen, geeft dat uiteindelijk ook helderheid. Daarin moeten we fair zijn. We hebben echt de wil om stappen te zetten op die verbinding, maar we moeten slim bekijken wat uiteindelijk het effectiefst is. Zo versta ik de oproep van de Kamer ook en ik hoop dat de Kamer mij de tijd gunt om het allemaal te verkennen, want die tijd heb ik echt wel nodig. Mochten we een stap verder zetten, dan zal ook ik op zoek naar budget moeten. De vraag is dan – maar daarover komen we maandag te spreken – waar ik dat vandaan haal. Dat was de terechte vraag van de heer Houwers, en zoals ik net al heb gezegd: er stond geen drukpers.
Het is goed nog iets te zeggen over de verbinding Groningen-Bremen. De Duitse partners en de Groningers werken nauw samen. Ik kan mevrouw De Boer melden dat er op korte termijn een stuurgroep wordt geïnstalleerd waarin ook Niedersachsen en Bremen zitten en waarbij we nauw betrokken zullen zijn. Dat lijkt me echt heel goed.
Dan kom ik toch bij het blok overig. Ik ben benieuwd of dit blok de veegwagen is voor alle nog niet-beantwoorde vragen. Ik hoop het.

De **voorzitter**: We gaan het meemaken, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma**: Zo is het, voorzitter.
Er werd gevraagd naar de quickscan van de reistijdverkorting. Waar is de winst geboekt? Mij dunkt dat die op de Hanzelijn is geboekt. Op korte termijn volgen er nog verbeteringen als gevolg van de OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) en de boogaanpassingen Hoogeveen. We kunnen hierop natuurlijk altijd schriftelijk terugkomen in een uitgebreider overzicht, indien daar een dringende behoefte aan is. Ik ben wat voorzichtig met al die schriftelijke toezeggingen, want het levert onwijs veel werk op en mijn mensen hebben het best wel druk. Ik vraag dus enige clementie.

De **voorzitter**: Zo te zien, krijgt u die ook.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik stuur de Kamer schriftelijke reacties op de moties over het meenemen van de fiets in de trein en de mobiliteitsarrangementen, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. Er komt dus op beide punten een brief.
Dan kom ik bij de vraag van de heer Houwers over de geliefde lijn Zwolle-Enschede. Ja, die ken ik vanbinnen en vanbuiten. De provincie Overijssel en NS hebben eind september procesafspraken gemaakt over de manier waarop ze omgaan met de samenloop tussen de concessie van NS en de regionale concessie. Dat lijkt erg belangrijk, want anders mis je de connectie, zullen we maar zeggen. Met deze procesafspraken heeft NS

het bezwaar ingetrokken. Naar mijn mening is het heel goed dat partijen er samen zijn uitgekomen. Zo hoort het feitelijk ook, zou ik willen zeggen tegen iedereen die het maar horen wil.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben het helemaal met de Staatssecretaris eens dat ze er samen moeten uitkomen, ware het niet dat de vorige Staatssecretaris afspraken met de provincie heeft gemaakt over Syntus, en met de NS over haar lijnen. Die botsten en dan is er soms toch een rol voor de Staatssecretaris. Waar het om gaat, en ik zal het heel precies formuleren, is of het voor Syntus helder is of men nu wel of niet twee treinen moet bestellen, omdat de NS juist op de lijnen waarop Syntus had aanbesteed, haar eigen treinen heeft laten rijden. Daardoor weet Syntus niet zeker of het de volgende keer wel op die lijnen moet rijden, waardoor het ook geen treinen kan aanbesteden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het bezwaar van NS is ingetrokken. Het lijkt me dat daarmee de weg dus vrij is om te doen wat men moet doen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het bezwaar is ingetrokken. Dat klopt. Inmiddels laat de NS echter wel haar treinen rijden op precies die trajectstukken waarop Syntus wil gaan rijden. Als je op een bepaald trajectstuk rijdt, mag je dat niet het jaar daarna zomaar afnemen, zoals bij een slot op een vliegveld wel gebeurt. Het kan zo zijn dat de NS nu zegt: zo, we laten onze treintjes netjes rijden op de stukken waarop Syntus heeft aanbesteed, want dan kunnen ze die Syntus-treinen daar straks niet laten rijden. Daarom vraagt Syntus zich af of men nieuwe treinstellen kan bestellen of niet. Is dat probleem de wereld uit?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja, maar dit vraagt om een precieze beantwoording. Ik moet dus proberen het zorgvuldig te doen. Het bezwaar is ingetrokken. Dat is punt één. De concessie staat. Dat is punt twee. Syntus kan dus gewoon zijn rol pakken. Zo moeten we het volgens mij zien. Als de heer Van Helvert hierover nog diepgaander vragen heeft, moet ik er of in tweede termijn op terugkomen, of ik moet het schriftelijk doen. Mijn indruk is dat in dit geval de positie van Syntus geborgd is, nu ze het geschil achter zich hebben gelaten.
Voorzitter. Ik kom bij de inzet van vrijwilligers in Gilze-Rijen. Ik vraag me af of dat erg is of dat je het misschien ook als iets positiefs kunt zien. Wat ik ervan begrijp, is dat NS en ProRail hebben gezegd dat ze op zeven stations een proef willen doen met verschillende vormen van zogenaamd gastheerschap. Ik denk dat gastvrouwschap ook zou kunnen. Gilze-Rijen is een van die stations. De pilot betrof het inzetten van een conciërge op bepaalde tijdstippen. Die pilot is uitgevoerd en de evaluatie afgerond. Er is gekeken naar klanttevredenheid en kosten. De uitkomst was dat er een voorkeur is voor een model met een externe marktpartij voor het integrale beheer, een commerciële exploitant. Gilze-Rijen heeft vervolgens zelf gezegd dat het de pilot wilde continueren met vrijwilligers. Er is dus geen sprake van een soort conspiracy-agenda om door het gehele land voortaan met vrijwilligers te werken. Zoals ik het bekijk, heeft het een wat andere achtergrond.
De resultaten van de analyse Betaalbaarheid regionaal ov worden komend voorjaar besproken aan de ov- en spoortafels. Daarna zullen we de Kamer op de hoogte stellen.
We hebben net afgesproken dat we de discussie over het regionale spoor maandag zullen voeren. Ik verheug me erop een hele dag te midden van de commissieleden te zijn.
Voor het uitfaseren van dieseltreinen is elektrificatie van het spoor nodig. Zwolle-Enschede en de Maaslijn worden geëlektrificeerd. In hetzelfde MIRT-project zitten overigens weer een aantal verdergaande onderzoeken naar elektrificatie. Ook bij elektrificatie geldt dat er wel geld voor moet

zijn. We zullen op emplacementen gebruik moeten blijven maken van diesel, omdat elektrificatie daar kennelijk heel complex en te kostbaar is. Ik ben het met de commissie eens dat het op zich een heel goede stap vooruit is als we zo veel mogelijk elektrificeren. Het is evident dat elektrificatie een goede zaak is.
De green deal waaraan mevrouw Van Tongeren refereerde, de afvalreductie, is inderdaad heel erg mooi. We moeten er nog maar een keer reclame voor maken: 25% minder afval in 2020 en 75% hergebruik van afval voor nieuwe producten. Het is natuurlijk belangrijk dat we ook op het spoor, een publiek goed, volop het goede voorbeeld geven.
Dat was mijn inbreng in eerste termijn.

De **voorzitter**: Zo is het. Ik zie dat mevrouw Van Tongeren nog een verhelderende vraag wil stellen. Ik laat het maar toe. Dat geldt ook voor de heer Van Helvert die een vraag in dezelfde categorie heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het ging mij om de pilot afvalscheiding die, als ik het goed begrepen heb, alweer afgeschaft is. Met de rest van de green deal, zoals de Staatssecretaris die verwoordde, ben ik natuurlijk heel blij. Maar om nu al afscheid te moeten nemen van de pilot afvalscheiding zou ik heel jammer vinden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kan er nu geen verhelderend antwoord op geven. Het is een heldere vraag, maar het antwoord blijf ik mevrouw Van Tongeren even schuldig.

De **voorzitter**: Dat is dan een verhelderende opmerking en conclusie van de Staatssecretaris. Op naar de volgende vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik had een vraag gesteld die misschien niet is opgevallen te midden van de vragen over het winterweer, waarop de Staatssecretaris heel uitgebreid is ingegaan. Mijn vraag betrof de berichtgeving daaromtrent. De berichtgeving ligt op alle stations in handen van de NS. Er wordt dan gezegd: de treinen rijden niet vanwege het winterweer. Op andere plekken rijden echter gewoon treinen. In principe is het nu mogelijk dat de NS de berichtgeving verzorgt op een station waar de NS niet rijdt en dus kan zeggen: beste mensen, Connexxion heeft vertraging, hihihi. Iedereen moet nu lachen en de NS doet het ook niet op die manier, maar het zou in principe kunnen. Als de NS zegt «de treinen rijden niet», dan ... Begrijpt de Staatssecretaris mijn punt?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, als u zo doorgaat, krijgt u geen koffie meer.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik vind het wel geestig.

De **voorzitter**: Ik ook, maar het moet niet uit de hand lopen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Daar heeft u volstrekt gelijk in.
Het was een verhelderende vraag, dus de heer Van Helvert krijgt een verhelderend antwoord. Hij heeft gelijk. Ik heb geprobeerd de vraag wat breder te beantwoorden in mijn hele verhaal over reizigersinformatie. We moeten eens met elkaar in gesprek gaan over dit specifieke punt. Dit is een van de dingen die nog open liggen, waarin nog wel een verbetering – en dan zeg ik het heel diplomatiek – te bereiken valt. We moeten het even oppakken.

De **voorzitter**: Dank u wel voor de beantwoording. We kunnen doorgaan met de tweede termijn van de Kamer. Ik zet de spreektijd op twee minuten per fractie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Op een aantal punten is de Staatssecretaris helder in haar antwoorden geweest. Politiek is keuzes maken. Het antwoord is dus niet altijd een antwoord waarvan wij ook zeggen dat het zo zou moeten. Het is echter wel begrijpelijk, gezien het feit dat er een gebrek aan middelen is en er dus keuzes gemaakt moeten worden.
Bij de capaciteitsproblematiek is er niet zozeer sprake van een politiek probleem. Er is eerder sprake van een praktisch probleem op het spoor. De doorlooptijden van nieuw materieel zijn namelijk groot. Bij het uitvallen van oud materieel is niet zomaar nieuw materieel voorhanden. Het tijdelijk huren van nieuw materieel, zoals je dat met een auto kunt doen op het moment dat je er een nodig hebt, gaat ook niet zomaar. Dank voor de inzet om alles uit de kast te halen om 2016 geen rampjaar voor het spoor te laten worden. Die inzet is nodig en mede namens alle reizigers die dagelijks met de trein reizen, zien we uit naar de resultaten op dat gebied.
Met betrekking tot de internationale verbindingen dank ik de Staatssecretaris voor de inzet op Heerlen-Aken en voor het breder kijken naar Eindhoven-Düsseldorf. Ik denk dat het goed is dat dit nu gebeurt en ik denk dat het goed is dat er een aantal internationale verbindingen tot stand komen.
Ik begreep dat de spoortop zal plaatsvinden in Rotterdam, maar dat weet ik niet eens zeker. We worden graag op de hoogte gehouden van de resultaten daarvan.
Met betrekking tot de hsl is het eigenlijk hetzelfde verhaal. De vraag om geduld is heel begrijpelijk, maar de verbazing is aan onze kant net zo groot als bij de andere leden van de Kamer, en naar ik denk ook bij de Staatssecretaris. Enige zorgvuldigheid is geboden. De vragen van D66 op dit punt zijn dan ook zeer terecht.
Met betrekking tot Eindhoven zijn we blij dat de Staatssecretaris bereid is in gesprek te gaan. Dat is een start. Meer kunnen wij er nu niet uithalen. Het is aan de gemeente Eindhoven en de Staatssecretaris om gezamenlijk te bekijken of er iets mogelijk is. Dat lijkt me een goede start van iets wat misschien ergens toe leidt, net nadruk op «misschien» en met de hoop op «iets».
Tot slot, onze zorgen over de IC direct zijn niet helemaal weggenomen, maar dat kan ook niet. We delen de analyse van de Staatssecretaris dat het aan de NS is om hiervoor oplossingen te vinden. Toch zien wij het liefst dat er nog eens nagedacht wordt over de vraag of het wel verstandig is om dit te doen. Maar goed, misschien moet ik die vraag op een ander moment eens stellen aan de heer Van Boxtel en aan de heer Eringa – o, ik mag natuurlijk geen namen noemen – de president-directeur van NS en de president-directeur van ProRail. Ik denk namelijk dat ze die zorgen wel delen, al is het maar omdat ze eerder hebben aangegeven dat Schiphol een knelpunt is. Dat was volgens mij de aanleiding. We moeten het dan maar op die manier vragen of we sturen hun een open brief.
Dat was het.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Maandag brengen we inderdaad de hele dag samen door met een debat over het spoor. Kleinere partijen worden dan echter ernstig beperkt in de hoeveelheid spreektijd en vragen. Daarom krijg ik nu graag een antwoord op mijn vragen. De vorige Staatssecretaris beloofde contact op te nemen met het lokale bestuur. Dat betrof de omleiding voor de Brabantroute. De Staatssecretaris zei dat er een gesprek is geweest, maar ze gaf sec die mededeling. Wat is er uit dat gesprek gekomen? Welke maatregelen zijn er genomen om de overlast te

beperken? Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe het zit. Kan ze nu met iets meer tekst komen? Anders ben ik immers een van mijn twee kostbare minuten spreektijd in dat debat kwijt, omdat ik dan dezelfde vragen nog een keer moet stellen.
In Nederland hebben we een energieakkoord. Het is dus niet alleen een kwestie van geld of we dieseltreinen willen vervangen. Het is ook een kwestie van luchtvervuiling en CO_2-uitstoot. Kan de Staatssecretaris in het kader van het energieakkoord en met name de transportparagraaf, die nog niet is ingevuld, bekijken of het vervangen van dieseltreinen bijdraagt aan het behalen van het resultaat waarvoor het kabinet getekend heeft?
Ik kom nog even terug op mijn verdriet over Beter Benutten. Volgens mij hebben we Beter Benutten niet voor niets met budget en al verzonnen. Is er destijds te ruim begroot voor Beter Benutten? Is Beter Benutten niet meer nodig? Hoe moeten we daarnaar kijken, als we nu gewoon geld uit dat budget kunnen halen?
Ik heb een antwoord gekregen over een van de twee aangenomen moties. Het antwoord op de vraag over de tweede aangenomen motie is nog niet volledig. Het dictum van die motie luidt: «verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre de geldende wet- en regelgeving moet worden verduidelijkt, zodat voor alle vervoerders helder is welke goederen, diensten en informatie NS of NS-dochters bij aanbestedingen en concessies van regionale lijnen dienen te leveren». Ik zal de Staatssecretaris de voorbeelden besparen; die heb ik in het debat daarover wel genoemd. Er worden nogal wat ingewikkelde en vrij krankzinnige eisen aan de NS gesteld over wat men dan zou moeten verstrekken.
Ik heb gevraagd of het kabinet weet hoe het zit met de toename van het aantal treinpassagiers en verschuivingen van de trein naar de weg. Daar hadden we zorgen over. Als 2016 toch een klein rampjaar voor de treinreiziger lijkt te worden, monitoren we dan in welke mate mensen naar de weg verschuiven?
Ik kom op mijn eeuwigdurende punt en ik weet dat heel veel mensen het een klein puntje vinden: de gele borden voor treinpassagiers. Oudere mensen zijn niet in alle gevallen handig met smartphones. Toeristen weten de weg niet. Eén set gele borden op een station kan dus niet voldoende zijn. Er moet een adequate hoeveelheid gele borden zijn. Afhankelijk van de beantwoording van de Staatssecretaris, verzoek ik om een VAO naar aanleiding van dit algemeen overleg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Dank voor de heldere beantwoording in eerste termijn. Het is mooi dat de Staatssecretaris, die voor de eerste keer dit debat voert, in staat is om heldere antwoorden te geven.
Ik kom terug op een paar dingen. In een brief is aangekondigd dat de boete naar € 70 verhoogd wordt. Dat lijkt me een vrij acceptabel bedrag gezien de boetes die men in het verkeer krijgt. Als je kijkt naar een boete van € 200 en nog wat voor fout parkeren, vind ik het alleszins acceptabel dat de boete voor zwartrijden € 70 wordt. Het gaat erom dat de boete enigszins afschrikwekkend is. Het had onze voorkeur dat de boete nog meer verhoogd zou worden, maar € 70 is een heel mooie start. We moeten het natuurlijk bekijken in relatie tot de coulance die ook heel duidelijk in de motie van de PvdA en de VVD is verwoord, namelijk dat we een coulanceregeling afspreken voor mensen die om wat voor reden dan ook per ongeluk zwartrijden. Dat geldt zeker voor abonnementhouders. Daarvan hebben we al een keer eerder een punt gemaakt. Abonnementhouders hebben uiteindelijk hun treinreis al afgekocht. Graag vraag ik daarvoor speciale aandacht.
Het is goed dat er gekeken wordt naar Eindhoven. Die afspraak is gemaakt en dat is prima. Op Twente zou de Staatssecretaris in tweede termijn terugkomen. Ik heb begrepen dat er nog 32 miljoen uit de NaNOV-gelden was. Daarvan is 16 miljoen naar Pannerden gegaan en 16 miljoen was bestemd voor Rheden. De omwonenden daar zijn er nogal ontstemd over

dat het naar een vrije ruimte is teruggegaan. Volgens mij moet daar ook specifieke aandacht naar uitgaan. Waarom is dat gebeurd? Is de inschatting dat die maatregelen niet meer noodzakelijk zijn? Die waren toen immers wel noodzakelijk.
De intercity naar Dordrecht heb ik letterlijk en figuurlijk gemist. Die antwoorden zoek ik terug in de verslagen. Voor Utrecht en Leiden geldt hetzelfde. Daarop is de Staatssecretaris vast ook al teruggekomen. Dat ga ik ook terugzoeken in de verslagen.
Met betrekking tot de internationale spoorverbindingen is het goed dat er ook een stuurgroep voor Noord-Nederland komt om te bekijken hoe een en ander afgestemd moet worden met Duitsland, zodat er niet aan de ene kant van de grens wel gewerkt wordt, terwijl dat aan de andere kant van de grens niet gebeurt. Dan zitten we met een halve elektrificatie. Die stuurgroep lijkt me dus een heel goed plan.
Tot slot, de heer Van Helvert zei het net al ook al. Er wordt inderdaad aangekondigd dat de treinen beperkt rijden, terwijl dat niet voor de regio's geldt. De mensen in de regio's weten nu niet beter dan dat de treinen kennelijk op halve kracht rijden, maar dat is niet zo. Dat is misschien een klein puntje van aandacht. We hadden het er net al over. Ik zeg dit nog even ter aanvulling.
Uiteraard dank voor de toezegging dat er 3 miljoen beschikbaar komt voor de goederenvervoerders om maatregelen te bedenken die de pijn enigszins verzachten. Dank daarvoor.

De **voorzitter**: Dat zegt mevrouw De Boer tegen de Staatssecretaris. De heer Hoogland heeft nog een vraag voor mevrouw De Boer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik dacht: ik laat mevrouw De Boer eerst de termijn afmaken.
Ik heb een vraag over de boetes. Die zijn natuurlijk verdubbeld. Daarvoor hebben wij samen voorstellen gedaan. Daarnaast hebben we voorstellen gedaan met betrekking tot het krijgen van een boete terwijl men een abonnement heeft. Volgens mij is dat inmiddels geregeld, maar ik kreeg nu een andere indruk. Zijn er aanwijzingen dat het niet geregeld is? Ik kan er alleen anekdotisch over vertellen. Ik checkte altijd in en uit. Nadat de motie was aangenomen, deed ik dat een keer niet. Ik wil niet gelijk een verband leggen, maar mijn ervaring was dat abonnementhouders geen boete meer krijgen. Zijn er andere signalen of zijn er cijfers over?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb er concrete mails over ontvangen. Ik moet eerlijkheidshalve zeggen dat dat alweer een paar maanden geleden is. Er was destijds afgesproken dat we het wettelijk zouden regelen. In de Wet personenvervoer staat immers dat je een boete krijgt als je niet ingecheckt hebt. Dat zou je kunnen wijzigen. De voormalig Staatssecretaris heeft toen gezegd dat ze in overleg met de vervoerders ging bekijken of ze tot een coulancebeleid kon komen. In hoeverre is dat coulancebeleid er nu al? Ik heb er eerlijk gezegd niets meer over gehoord, terwijl ik wel een concreet signaal heb gekregen dat er nog beboet werd. Maar dat is inderdaad al een paar maanden geleden.

De **voorzitter**: Is dit antwoord afdoende of hebt u nog een vervolgvraag?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee, ik heb geen vervolgvraag maar een vervolgconclusie. Ik kan uit eerste hand aangeven dat het zeer recentelijk in ieder geval niet meer in de werkinstructie van de conducteur stond. Ik vreesde voor een boete, maar die werd niet uitgeschreven met exact dezelfde argumentatie als mevrouw De Boer hier vandaag hanteerde.

De **voorzitter**: U wilt niet meer reageren, mevrouw De Boer? Nee? Die indruk had ik eerlijk gezegd ook al. Ik begrijp dat trouwens heel goed. Mevrouw Van Tongeren wil daarentegen wel reageren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil een vraag stellen. Is het niet zo dat de VVD ervoor was om de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer te verhogen en vervolgens een probleem, dat mede daardoor gecreëerd is, oplost door geld van Beter Benutten van het spoor te verschuiven van personenvervoer naar goederenvervoer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Helaas was ik toen nog geen woordvoerder, maar goed, dat is misschien niet de directe oorzaak geweest. In Rutte I hebben we inderdaad een pakket bezuinigingen neergelegd en bezuinigingen doen hartstikke zeer. Dat klopt. Ik geef ook liever geld uit. Alleen, we hebben moeten bezuinigen omdat we de BV Nederland weer op het goede spoor moesten krijgen, om even in de termen van dit debat te blijven. Daar slagen we zo langzamerhand ook aardig in. Als het dan weer wat beter gaat en als de spoorvervoerders het zichtbaar moeilijk hebben, moet je ook bereid zijn iets terug te doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De alternatieve oplossing zou zijn om de gebruiksvergoeding weer te verlagen. Het gebruiksvergoedingsgeld gaat immers naar ProRail. Je haalt nu geld weg – er wordt nee geschud in het publiek – van het passagiersvervoer en dat gaat naar de goederenvervoerders.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat klopt precies, want met het goederenvervoer verdienen we in Nederland geld dat we aan het openbaar vervoer kunnen uitgeven. Zo is het precies. Mevrouw Van Tongeren constateert het juist. Ik moet er nog bij zeggen dat er Europese afspraken over de gebruiksvergoedingen zijn gemaakt. In Nederland worden die inderdaad keurig uitgevoerd. We hebben er dus niet echt de vrije hand in.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Als je zo kijkt naar het komend jaar, vraag ik me af of we alles toch niet naar een hoger plan moeten tillen. Wat is er allemaal gebeurd en wat gaat er nog gebeuren? De Fyra rijdt niet maar heeft veel geld gekost. De Eurostar is zwaar vertraagd. PHS-intercity's zijn misschien ook al zwaar vertraagd. Nieuwe treinstellen op het hoofdrailnet komen te laat. Onderdelen van de oude treinstellen zijn niet meer te krijgen waardoor ze toch uit de running moeten. Het hsl-beton is rot. Het beton van de Betuwelijn is ook rot. Voor beleidsmaatregelen is op dit moment niet genoeg geld of we krijgen een winstwaarschuwing. Voor overwegen is niet genoeg geld en krijgen we een winstwaarschuwing. Voor de intercity naar Dordrecht moet de gemeente zelf gaan betalen. Komend jaar krijgen we dus een lastig jaar. In de toekomst komen we echt vast te staan, terwijl we nu al in de spits vaststaan.
Ik roep nogmaals op om het spoor integraal te bekijken met het wegennet, want ook daar staan we in de spits nu al vast. We hebben afgelopen week vies weer gehad. Daarmee krijgen we eigenlijk alvast een blik op de toekomst en hoe we met zijn allen vast komen te staan. We kunnen ook niet overhevelen. We kunnen vragen: wat hebt u daarvoor in de tegenbegroting gereserveerd? Ja, we hebben inderdaad een keer gezegd: 200 miljoen meer voor infrastructuur. Misschien moeten we het daar bovenuit tillen en met zijn allen kijken of dit nu de toekomst is waar we naartoe willen. Wat voor prijskaartje moet er op tafel komen om zaken op te lossen? We willen meer en beter, maar daar hangt natuurlijk een prijskaartje aan. Dat begrijpt de Staatssecretaris en dat begrijp ik ook vanuit mijn rol in de oppositie. Dat er iets behoorlijk misgaat, moeten we

wel gezamenlijk vaststellen. Wat is dan de oplossing? Toen het de wegen betrof, heb ik het ook al tegen de Minister gezegd.
De Staatssecretaris en de Minister vragen terecht: wat is uw dekking? Dat is een goede vraag. Van mijn kant geef ik dan als antwoord: Minister en Staatssecretaris, laat u niet als een mak lam naar de slachtbank van Minister Jeroen leiden, maar kom zelf actief met ideeën en een vraag aan Dijsselbloem; zeg dat we een gigantisch probleem hebben als we niets doen. Wat hebben we aan allerlei mooie maatregelen als we straks allemaal vaststaan en niemand meer naar zijn werk kan vanuit de regio naar de Randstad en andersom? Dat is naar mijn mening een gevaar dat op Nederland afkomt. Ik wil er heel graag over meedenken vanuit mijn rol in de oppositie.
Ik kom nog even terug op de oude treinen-nieuwe treinen. De huidige manier van plannen van de NS is vreemd. De nieuwe treinen zijn er nog niet, terwijl de oude al uit de running genomen moeten worden. Kan de NS gewoon niet goed plannen? Dat zal wel, want anders was het niet op deze manier gebeurd. Hoe borgen we dat we niet met hetzelfde probleem komen te zitten bij een volgende serie treinen die uit de running gaat? Het is eigenlijk heel raar dat we eerst treinen uit de running nemen, terwijl de nieuwe treinen pas het jaar daarna komen. Dat moet toch niet kunnen in zo'n mooi en groot bedrijf waar we allemaal natuurlijk verschrikkelijk trots op zijn.
Dit was mijn inbreng in tweede termijn.

De **voorzitter**: Ik heb even een mededeling tussendoor. Het kan zijn dat dit debat onderbroken moet worden vanwege een stemming in de plenaire zaal. Het is nog niet helemaal duidelijk wanneer die stemming zal plaatsvinden, maar het gebeurt wel op korte termijn.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris alle inzet wil plegen op de capaciteitsproblemen op het spoor. Wellicht dat er ook gekeken kan worden of sommige treinen nog een tikkie langer mee kunnen. We zullen zien wat er op dat punt gebeurt. Ik ben in ieder geval blij dat het alle aandacht heeft.
Voor het overige zijn er een aantal toezeggingen, een aantal data, een aantal notities en een aantal brieven genoemd, waarnaar we met belangstelling uitkijken. We kijken, naar ik begrijp volgend voorjaar, dus naar de regionale tafels waarover de Staatssecretaris sprak. Ik hoop dat er dan ook geld is, zodat er wat te delen en te verdelen valt.
We wachten ook af hoe het volgend jaar met de verbeteraanpak verstoringen loopt. Daarover wil ik alleen zeggen dat alles wat helpt voor de stabiliteit, ook kan helpen om winterproblemen tegen te gaan. Wat dat betreft zijn het meer dingen in één. Ik hoop dat het op die manier gaat lukken.
Met betrekking tot de gele borden wil ik een ander geluid laten horen dan mevrouw Van Tongeren. Ze wil blijkbaar terug naar die borden en ze wil er zelfs een VAO over aanvragen. Ik vraag me af of we terug moeten naar oude tijden. Ik vraag me echt af of we daarop moeten inzetten of dat we gewoon iets meer geduld moeten hebben en de nieuwe technieken een kans moeten geven. Ik denk dat het beter is om daarin te investeren.
Tot slot, ik ben begonnen met opmerkingen in positieve zin over het spoor en met een vergelijking met voetbal. Ik eindig ook met een vergelijking met voetbal. Een groot Nederlandse voetballer zei ooit: elk nadeel heb z'n voordeel. Er is op dit moment een Belastingplan richting de Eerste Kamer gegaan. We gaan kijken hoe het daar landt en of het daar een meerderheid krijgt. Als dat zo is, wordt er 5 miljard verdeeld en is het klaar. Mocht dat niet lukken, dan heeft het kabinet natuurlijk een probleem omdat het dan wellicht 5 miljard over heeft. Misschien wil de Staatssecretaris dan, samen met de Minister, nog eens bekijken of er naast Defensie en naast Veiligheid ook voor I en M nog wat bestedingen denkbaar zijn? Ik

heb een aantal projecten horen noemen die hiervoor misschien wel in aanmerking komen. Ik weet niet of het zo ver komt, maar we gaan het meemaken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil even een verduidelijking. Is de heer Houwers het met mij eens dat mensen die slechtziend zijn, mensen die moeite hebben met mobiele telefoons en de gehele toeristische sector voorzien moeten worden van goede informatie over de vertrektijden van de treinen? Dat is mijn vraag aan de heer Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers): Natuurlijk moeten wij daar aandacht voor hebben. Alleen, mensen die slechtziend zijn of mensen die het op de iPad niet kunnen zien, kunnen het waarschijnlijk ook op die gele borden, die soms al wat verouderd zijn, ook niet zien. Ik denk dat we meer moeten inzetten op nieuwe technieken. Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens dat er aandacht voor moet zijn. Ik wil alleen niet terug naar het verleden. Ik kijk liever naar de mogelijkheden voor de toekomst.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien wil de heer Houwers eens samen met mij praten met de mensen van de Nederlandse Vereniging voor Blinden en Slechtzienden. Die hebben mij verteld dat een flink aantal slechtzienden de informatie op zo'n geel bord wel degelijk kunnen lezen, als ze er dichtbij staan. Een hoog bord kunnen ze niet lezen. Ze hebben ook de grootst mogelijke moeite om hun mobiele telefoon zo ver te krijgen dat die de informatie voorleest op een manier waarop ze het kunnen verstaan. Er is echt een doelgroep binnen Nederland die behoefte aan die gele borden heeft. Ook de toeristische sector zegt dat toeristen een bord veelal wel kunnen volgen, maar ons ov-systeem verder wat ontoegankelijk vinden.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik wil het liefst niet over middelen en zeker niet over middelen uit het verleden spreken, als we het over gele borden en dergelijke hebben. Het gaat mij om het doel. Over het doel zijn mevrouw Van Tongeren en ik het volledig eens: het moet voor iedereen mogelijk zijn om reisinformatie te krijgen. Heel veel mensen zeggen dat ouderen wat minder goed met internet kunnen omgaan. Dat blijkt helemaal niet zo te zijn. Mijn moeder is echt wel een beetje op leeftijd, maar ze internet en whatsappt en doet van alles met internet. Mensen zijn best toe aan verandering en dan moet je niet willen vasthouden aan oude gele borden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. In algemene zin denk ik dat de heer Hoogland terecht zei dat de capaciteit een klemmend issue is en blijft op het Nederlands spoor. In mijn bijdrage heb ik geprobeerd daarover helderheid te bieden. Wij hebben zo ongeveer het drukst bereden spoor in Europa en we moeten natuurlijk ook goed kijken naar de context waarbinnen we ons bevinden. En ja, we zullen alles wat mogelijk is uit de kast moeten halen om ervoor te zorgen dat we de capaciteit zo goed mogelijk op orde houden. Ik wil hier ook helder maken dat ik niet denk dat het in alle gevallen goed komt. Dat heeft ook iets te maken met planning, zeg ik tegen de heer Van Helvert, en hoe je als bedrijf vooruitkijkt. Een aantal zaken die in het verleden gebeurd zijn, kunnen we niet alsnog helemaal goedmaken. Het lijkt mij dat die wel een wijze les moeten zijn, ook voor de toekomst.
De heer Van Helvert is sterk in de analyse. Misschien heeft hij met de tegenbegroting een eerste aanzet tot een oplossing willen bieden, maar ik ben het ook met hem eens dat we moeten bekijken welke mogelijkheden we hebben binnen de ons bekende gegevens. Dat moeten we gezamenlijk doen, want dat is de manier waarop ik graag zaken met de Kamer wil doen. Welke maatregelen zijn het effectiefst om zowel de capaciteit te

vergroten, alsook de klantvriendelijkheid te verstevigen en de veiligheid op het spoor en voor de mensen die in het openbaar vervoer werken, zo groot mogelijk te houden? Daarover zullen we maandag moeten praten, maar het zal ongetwijfeld in de komende tijd een spannend en stevig gesprek blijven.
Van de heer Hoogland heb ik niet op heel veel punten nog een extra vraag gehoord, behalve op het punt van de spoortop. Tijdens de landelijke ov- en spoortafel op 2 oktober is het inderdaad aan de orde geweest om zoiets te organiseren. Het programma van de spoortop zal in het teken staan van de internationale reiziger en het maken van een zogenaamde soepele reis door de gehele keten. Er is ook aandacht voor het versterken van de samenwerking met onze buurlanden. De leden zullen begrijpen dat het onderwerp «veiligheid» daar waarschijnlijk in toenemende mate een issue zal zijn. Er zal ook inspiratie worden opgedaan voor het zogenaamde ov-toekomstbeeld. Het precieze moment wordt in overleg met de Europese Commissie en regionale partijen bepaald. Ik kom er dus nog een keer bij de Kamer op terug.
Ik zal nog iets over Eindhoven zeggen. Er is natuurlijk regelmatig overleg met de bestuurders, ook in de regio. De geluidsbelasting wordt gemonitord. Die past zoals gezegd binnen de geluidsproductieplafonds. We moeten met elkaar bekijken wat we eventueel nog kunnen doen. Tegen de heer Hoogland zeg ik dat ik hierover niet meer kan zeggen dan ik in eerste termijn al gedaan heb, namelijk dat we het gesprek zullen moeten voeren.
Mevrouw Van Tongeren heeft een heel aantal opmerkingen en vragen uit haar eerste termijn herhaald. Op sommige vragen heb ik wel een antwoord gegeven, maar dat was misschien niet in alle gevallen bevredigend voor mevrouw Van Tongeren. Ik weet niet of dat in de tweede termijn anders wordt.

De **voorzitter**: Ik zou bijna zeggen dat u het dan maar niet moet herhalen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, dat probeer ik ook te voorkomen, maar misschien faal ik daarin. Ik weet het niet.
Over beide moties die mevrouw Van Tongeren heeft ingediend, krijgt de Kamer een brief.

De **voorzitter**: Dan heb ik een vraag aan de Staatssecretaris. Wanneer komt die brief?

Staatssecretaris **Dijksma**: Voor de kerst.

De **voorzitter**: Voor de kerst dus. Dit jaar?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja, dit jaar. Men kan nu wel lachen, maar dit is geen aanbestedingsprocedure. Vertrouw er dus maar op: voor de kerst dit jaar.

De **voorzitter**: Ik doe dat wel, maar de zaal blijkbaar niet.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat heb ik in de gaten. Daar moeten we wat aan doen.

De **voorzitter**: Dank voor de toezegging.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom bij de dieseltreinenelektrificatie. Dat punt wordt meegenomen in het energieakkoord. Het is inderdaad iets waarnaar gekeken moet worden. Het gaat dan niet alleen over innovaties die biogas betreffen, maar bijvoorbeeld ook over waterstof. Ik heb

begrepen dat men hier en daar ook al op biodiesel rijdt. Dat zijn inderdaad belangrijke thema's.
Ik ga het hele verhaal niet herhalen, maar uit het budget van het programma Beter Benutten zijn een heleboel mooie projecten in de regio bekostigd. Daarover zijn we het volgens mij allemaal eens. Het programma duurt tot 2020 en er was een heel klein deel van dat programma nog niet belegd. Het is waar dat dat deel ook naar andere dingen had kunnen gaan, want het is altijd een keuze. Dat deel wil ik nu inzetten op het terrein van het goederenvervoer. Een wens uit de Kamer, die ik ook deel, was namelijk om ervoor te zorgen dat we in het goederenvervoer de modal shift een beetje op orde houden. Het had dus ook een andere keuze kunnen zijn. Het is ook aan de Kamer, maar ik wil deze keuze voorstellen.
Ik kom bij de vragen van mevrouw De Boer. De vraag over Dordrecht had ik al beantwoord. De vraag over Leiden-Utrecht had ik niet beantwoord. Daarin had ze gelijk. De vraag ging over het toevoegen van extra sprinters. Voor de realisatie van de hiervoor benodigde infrastructuur is eind 2014 op verzoek van de provincie Zuid-Holland een subsidie verstrekt. Het opdrachtgeverschap ligt nu in handen van de provincie. De inpassing van de treinen in de dienstregeling speelt in 2020, als de infra gereed is. De bediening van de stations is in overleg. Het werd net in een andere situatie gevraagd en ik geloof dat de heer Van Helvert toen zei dat de Staatssecretaris soms nodig is om een slinger aan te geven, zodat het opgelost wordt. Ja, dat is zo. Als het nodig is, participeren wij, maar de dienstregeling is natuurlijk wel een zaak van NS en de regio. Als het onderling niet opgelost wordt, kan er geëscaleerd worden, zoals dat zo stoer heet. Met andere woorden: dan kom ik vanzelf ergens in het spel.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw De Boer ...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoop eerlijk gezegd niet dat het nodig is.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw De Boer een vraag heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoop uiteraard dat het niet nodig is. Er wordt een station toegevoegd op het traject. Het zou mooi zijn als de NS van tevoren aangeeft of ze dat gaat bedienen. Anders heeft het niet zo veel zin om daarin als provincie te investeren. Dat punt wilde ik even maken. Het lijkt me goed dat de Staatssecretaris wat druk uitoefent als het niet lukt, maar ik hoop eerlijk gezegd dat ze er zelf uitkomen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat hoop ik ook en ik denk dat ze mevrouw De Boer wel horen. De regio zal dit ongetwijfeld ook inbrengen.
Ik kom op het traject Zwolle-Enschede, waarover ik ook nog een vraag van de heer Van Helvert heb. Ik ga nu even door, maar ik kom zo ook nog terug op een vraag van mevrouw De Boer. Denk dus niet dat u wordt overgeslagen. Ik zou het niet durven. Zwolle-Enschede ligt nu voor mijn neus, vandaar. Op het traject Zwolle-Wierden is er een samenloop, zeg ik tegen de heer Van Helvert. Dat betekent dat het deel uitmaakt van zowel de hoofrailnetconcessie als de regionale concessie. Daarom rijden beide vervoerders feitelijk daar. Syntus heeft aangegeven die samenloop mogelijk te willen uitbreiden door extra treindiensten te rijden. Zolang NS een bezwaar had tegen de concessie, wist ze niet op welke tijden Syntus deze treinen wilde rijden. Nu NS haar bezwaar heeft ingetrokken, is het reguliere stelsel van toepassing, waarbij ProRail moet kijken naar eventuele conflicten bij het aanvragen van capaciteit. We gaan als het ware weer over naar de manier waarop het normaal in zo'n situatie gaat. Tussen partijen zijn afspraken gemaakt over het proces voor het geval dat men er alsnog niet uitkomt en er dus een conflict is. That's the whole

story. Ik zou zeggen: laten we het vooral daar laten en hopen dat ze het met elkaar oplossen. Dat is echt het beste.
Dan kom ik bij het NaNOV-programma. Borne is uitgekeerd, zeg ik tegen mevrouw De Boer. Voor Rheden is geld beschikbaar gehouden. Daarna resteerde er nog 16 miljoen en dat bedrag is in de herijking gebracht. Voor overwegen gaan we nu verder met het zogenaamde LVO. Zo zit het dus.
Over de gele borden wil ik eigenlijk niet meer zeggen dan ik net al gedaan heb. Als er een VAO op dit onderwerp moet komen, wacht ik dat af. Ik zeg eerlijk dat ik het wel een beetje met de heer Houwers eens ben. Ik zeg het voorzichtig. Ik denk dat het heel goed is als we op het punt van reizigersinformatie en de manier waarop we die op orde kunnen krijgen, het gesprek breder voeren. Ik weet niet zeker, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren, of we nu iedere keer op dit type onderwerpen vanuit de Kamer moeten mee micromanagen. Het is aan de Kamer om dat wel of niet te doen. Als ik ingezet moet worden om iets voor elkaar te krijgen, mede namens de Kamer, weet ik op dit veel bredere thema wel een paar onderwerpen waarop ik beter ingezet kan worden. Dat is uiteindelijk ook gewoon een afweging, maar ik denk: pick your fights.

De **voorzitter**: U mag een vraag stellen, mevrouw Van Tongeren, zeker als dat ter voorkoming is van een VAO. U zei dat u dat wilde aanvragen. We zijn dus benieuwd naar de vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er zijn een paar onderwerpen die klein lijken maar voor bepaalde groepen groot zijn. We zijn ook eindeloos bezig geweest met blindengeleidehonden en hulphonden. Dat betreft misschien ook maar 100 mensen in Nederland. Misschien ondervinden meer dan 100 mensen in Nederland problemen met taxichauffeurs en met een moeilijk door honden beloopbare toegang tot één bepaald station. Daar heb ik ook een punt van gemaakt. Ik begrijp ook dat dat niet zo breed is. Eerst gingen alle gele borden weg. Toen heb ik er een punt van gemaakt en werd er gezegd dat op elk station een adequaat aantal gele borden zou blijven staan. Ik controleer de toezegging die gedaan is. Nu is er een nieuwe Staatssecretaris en wordt er gezegd dat het onderwerp eigenlijk een beetje aan de kleine kant is. Ik vraag de Staatssecretaris dit punt in een volgend overleg met de NS nog één keer aan de orde te stellen. Dan hoef ik er geen rapportages over of een moeilijke motie. Wil ze nog een laatste poging doen voor die doelgroep, die echt behoefte aan die gele borden heeft, en bekijken of de NS de eerdere toezegging echt wil uitvoeren?

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij kunnen we in het bredere gesprek over het volledige thema reizigersinformatie en de manier waarop we die adequaat organiseren, dit onderwerp prima meenemen. Ik wil er geen complete overlegcyclus aan verbinden. Als mevrouw Van Tongeren mij een motie wil besparen, lijkt me dat ook goed. Die kunnen we dan met elkaar voorkomen. Dit onderwerp kan een plekje in zo'n breder gesprek krijgen. Dat wil ik ook best opbrengen. Tegelijkertijd moet de Kamer niet van mij verwachten dat als ik echt voortdurend ergens heel hard over moet gaan onderhandelen... Dat moet soms en daartoe ben ik van harte bereid, maar wat ik nu zeg gaat meer over de manier waarop we een en ander de komende tijd met elkaar oppakken. Ik vraag van de Kamer dat ze mij het hardst laat duwen op de dingen die het noodzakelijkst zijn. Daarmee wil ik niets afdoen aan het feit dat het probleem dat mevrouw Van Tongeren beschrijft, voor kleine groepen reizigers soms heel relevant kan zijn. Dat snap ik absoluut. Ik ken het voorbeeld van de blindengeleidehonden. Laat er geen misverstand over bestaan: ik wil het niet relativeren in de zin dat het onbelangrijk is, maar ik vraag wel van de Kamer om voortdurend heel goed te bekijken waar we met elkaar ons punt gaan

markeren. Soms is het nodig om dat op bepaalde plekken het hardst te doen, want dan blijven we ook effectief.
Voorzitter, hartelijk dank, dit was mijn bijdrage in tweede termijn.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, u had nog een opmerking?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, ik heb een leuk punt. Collega Van Veldhoven kon er helaas vanwege een ander debat niet meer bij zijn in de tweede termijn. Volgens mij is er geen VAO-aanvraag. Ik weet het niet, maar het zou nog kunnen dat mevrouw Van Veldhoven die alsnog wil doen.

De **voorzitter**: Dat gaan we niet doen. Mevrouw Van Tongeren heeft net een VAO-verzoek ingetrokken. Het lijkt me een beetje een vreemde figuur als mevrouw De Boer namens D66 een VAO aanvraagt. Dat lijkt me niet de juiste weg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat doe ik ook niet, maar er zou nog een aanvraag kunnen komen.

De **voorzitter**: Dat gaat niet gebeuren, want we zijn aan het einde van het debat gekomen. Ik heb de volgende lijst van toezeggingen genoteerd en daar staat geen VAO op.
– De Kamer zal gefaseerd geïnformeerd worden over het twee jaar durende onderzoek naar de technische kwaliteit van de HSL-Zuid.
– Begin 2016 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de technische kwaliteit van de Betuweroute.
– De Kamer ontvangt tijdig voor het notaoverleg MIRT informatie over de uitvoering van het Meerjarenprogramma geluid.

Mijn inschatting is dat die brief er dan eigenlijk morgen al moet liggen, omdat het notaoverleg MIRT maandag is.
– De Staatssecretaris zal in gesprek gaan over de overlast die de bewoners van de Hofstraat in Eindhoven ondervinden van het spoor en de uitkomsten hiervan aan de Kamer terugkoppelen.
– Aan het eind van het jaar ontvangt de Kamer informatie over de stand van de zaken van de besluitvorming over de vier overgangen in Venlo.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het gaat niet alleen over de overgangen in Venlo, maar over de bredere tranche. Het komt goed, want de informatie komt er.

De **voorzitter**: De informatie komt er. Dat is goed, maar dat wil de Staatssecretaris niet toezeggen. Het staat ook niet in de toezeggingenlijst. Dat is weer een meevaller.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat scheelt weer.

De **voorzitter**: Ik ga door met de toezeggingen.
– In begin 2016 ontvangt de Kamer de punctualiteitscijfers van NS over 2015.
– In het voorjaar van 2016 zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de verbeteraanpak verstoringen.
– De Kamer zal informatie ontvangen over de uitkomsten van de bijeenkomst op 26 november over sociale veiligheid in de trein.
– De Staatssecretaris zal de Kamer voor de kerst informeren over de stand van zaken van de uitvoering van de moties over fietsen in de trein, of beter gezegd: over fietsen die in de trein worden gestald, en mobiliteitsarrangementen.
– De brief over de reisinformatie waarin de kwestie van de gele borden, was de laatste toezegging die mevrouw Van Tongeren van de Staatssecretaris kreeg.

De heer Van Helvert mist wellicht een toezegging?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik mis de toezegging over iets met de 3 miljoen en de gebruikersvergoeding, of ik heb niet goed opgelet want het waren er veel. Ik zeg niet direct dat het een toezegging is dat die 3 miljoen naar de gebruiksvergoeding gaat, maar vraag wel of de Staatssecretaris bereid is om dit mee te nemen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat gaan we doen. Hij kan er ook opstaan, want ik heb het hier beloofd. En beloofd is beloofd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Oké, dank u wel.

De **voorzitter**: In dit soort gevallen gaat het erom dat er een toezegging door de Staatssecretaris in dit debat is gedaan. Daartoe heeft ze gezegd dat er geen brief naar de Kamer komt. Het is gewoon werk in uitvoering, zoals dat heet.
Ik dank u allen zeer. Ik dank allereerst de bode en dan vooral de Staatssecretaris.
Wat is er, mijnheer Hoogland?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik had nog een punt ten aanzien van de toezeggingen. Kan dat nog?

De **voorzitter**: Als u dat wenst.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik probeerde uw aandacht te krijgen, maar dat lukte niet. Het punt is namelijk dat er ook een aantal toezeggingen tussen staan die standaard zijn en die elk jaar gebeuren. Ik wil onszelf graag werk besparen. We krijgen elk jaar punctualiteitscijfers van de NS. Ik waardeer het enthousiasme van mijzelf en de collega's dat we er nog een keer om vragen en ook dat het nog een keer wordt toegezegd. Om te voorkomen dat het een ritueel dansje wordt dat we allerlei toezeggingen op lijsten krijgen die we moeten nakomen, doe ik de suggestie om nog een keer door te nemen wat er al standaard gebeurt. Dan houden we elkaar niet onnodig aan het werk.

De **voorzitter**: Dat is een interessante suggestie die we betrekken in het volgende debat inzake het spoor. Ik dank de mensen op de publieke tribune van harte voor hun aanwezigheid, de bode die weleens wordt vergeten maar niet onbelangrijk is, de ambtelijke staf, de woordvoerders, de griffier en in het bijzonder de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Ik wens u allen een genoeglijke middag en avond. Einde vergadering.

Sluiting 15.12 uur.

Volledige agenda

1. Voortgang uitvoeringsagenda Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2
Kamerstuk 29 984, nr. 611 – Brief regering d.d. 07-07-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

2. Uitkomsten landelijk OV en Spoortafel van 30 april 2015
Kamerstuk 29 984, nr. 603 – Brief regering d.d. 20-05-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

3. Uitkomsten landelijk OV en Spoortafel van 2 oktober 2015
Kamerstuk 29 984, nr. 623 – Brief regering d.d. 08-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

4. Aanbieding van de NS Benchmark Hoofdrailnet en van de halfjaarrapportage HRN Concessie 2015
Kamerstuk 29 984, nr. 617 – Brief regering d.d. 28-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

5. Toezeggingen Algemeen Overleg Spoor 29 april 2015
Kamerstuk 29 984, nr. 604 – Brief regering d.d. 08-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

6. Procesaudit Intercity Next Generation (ICNG)
Kamerstuk 22 026, nr. 480 – Brief regering d.d. 16 juni 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

7. Voortgang van de uitvoering van enkele moties en toezeggingen omtrent verstoringen op het spoor
Kamerstuk 29 984, nr. 609 – Brief regering d.d. 01-07-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

8. Betonkwaliteit HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 483 – Brief regering d.d. 01-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

9. Geluidmaatregelen HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 482 – Brief regering d.d. 01-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

10. Aanbieding 37^{e} voortgangsrapportage HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 481 – Brief regering d.d. 01-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

11. Ophoging boetebedrag Openbaar Vervoer
Kamerstuk 28 642, nr. 62 – Brief regering d.d. 29-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

12. Voortgang maatregelenpakket sociale veiligheid
Kamerstuk 28 642, nr. 63 – Brief regering d.d. 02-07-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

13. Evaluatie winterweer op het spoor 2014–2015
Kamerstuk 29 984, nr. 608 – Brief regering d.d. 01-07-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

14. Reactie op de motie van het lid Bashir c.s. over gratis fietsvervoer in de trein buiten de spits en in de weekenden (Kamerstuk 33 888, nr. 10)
Kamerstuk 33 888, nr. 16 – Brief regering 24-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

15. Overname van de bedrijfsspooraansluitingen in beheer bij de NS Spooraansluitingen
Kamerstuk 29 984, nr. 610 – Brief regering 03-07-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

16. Reactie op berichten over chroom-6 in verf op treinen
Kamerstuk 25 883, nr. 259 – Brief regering d.d. 09-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

17. Aanbieding rapport van feitelijke bevindingen bij Voortgangsrapportage 37 HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 485 – Brief regering d.d. 26-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

18. Besluit ACM over verhoging gebruiksvergoeding en benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer
Kamerstuk 33 965, nr. 23 – Brief regering d.d. 09-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

19. Reactie op verzoek van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu inzake de aanbesteding spoorlijn Zwolle-Enschede
Kamerstuk 29 984, nr. 619 – Brief regering d.d. 09-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld

20. Voorbereiding winterweer op het spoor 2015–2016
Kamerstuk 29 984, nr. 636 – Brief regering d.d. 16-11-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw S.A.M. Dijksma

21. Beleidsevaluatie sociale veiligheid in bus, tram en metro
Kamerstuk 28 642, nr. 64 – Brief regering d.d. 20-08-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

22. Aanpak van sociale veiligheid in het openbaar vervoer
Kamerstuk 28 642, nr. 65 – Brief regering d.d. 11-11-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, S.A.M. Dijksma